



ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ

SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

CONTRATO BM – 068 – 2007.

DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS –, ENMARCADA EN LA ESTRATEGIA DISTRITAL DE PROTECCIÓN AL PEATÓN Y EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ D.C. Y FACTIBILIDAD TÉCNICA, ECONÓMICA, LEGAL Y FINANCIERA DE LA FASE I.



CONTENIDO PRESENTACION

**SECTOR
MOVILIDAD**

1. OBJETIVO Y FASES DE CONSULTORÍA
2. JUSTIFICACION GENERAL DE LAS RAPS
3. DEFINICION Y PROCESO METODOLOGICO
4. CARACTERIZACION, JERARQUIZACIÓN Y PRIORIZACION
5. CARACTERIZACION 10 RAPS PRIORIZADAS
6. PROPUESTA GENERAL DEL PROGRAMA RAPS
7. IMPLEMENTACION DEL LAS RAPS
8. PROPUESTAS PARA LAS 10 RAPS FASE I



FASES CONSULTORIA

**SECTOR
MOVILIDAD**

FASE 0: CONFORMACIÓN DEL MARCO TEÓRICO

FASE 1: ESTABLECER LA JERARQUIZACIÓN,
CARACTERIZACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LAS RAPS.

FASE 2: DIAGNÓSTICO Y CARACTERIZACIÓN DETALLADOS DE
LAS DIEZ (10) RAPS QUE CONFORMAN LA FASE I DE
IMPLANTACIÓN.

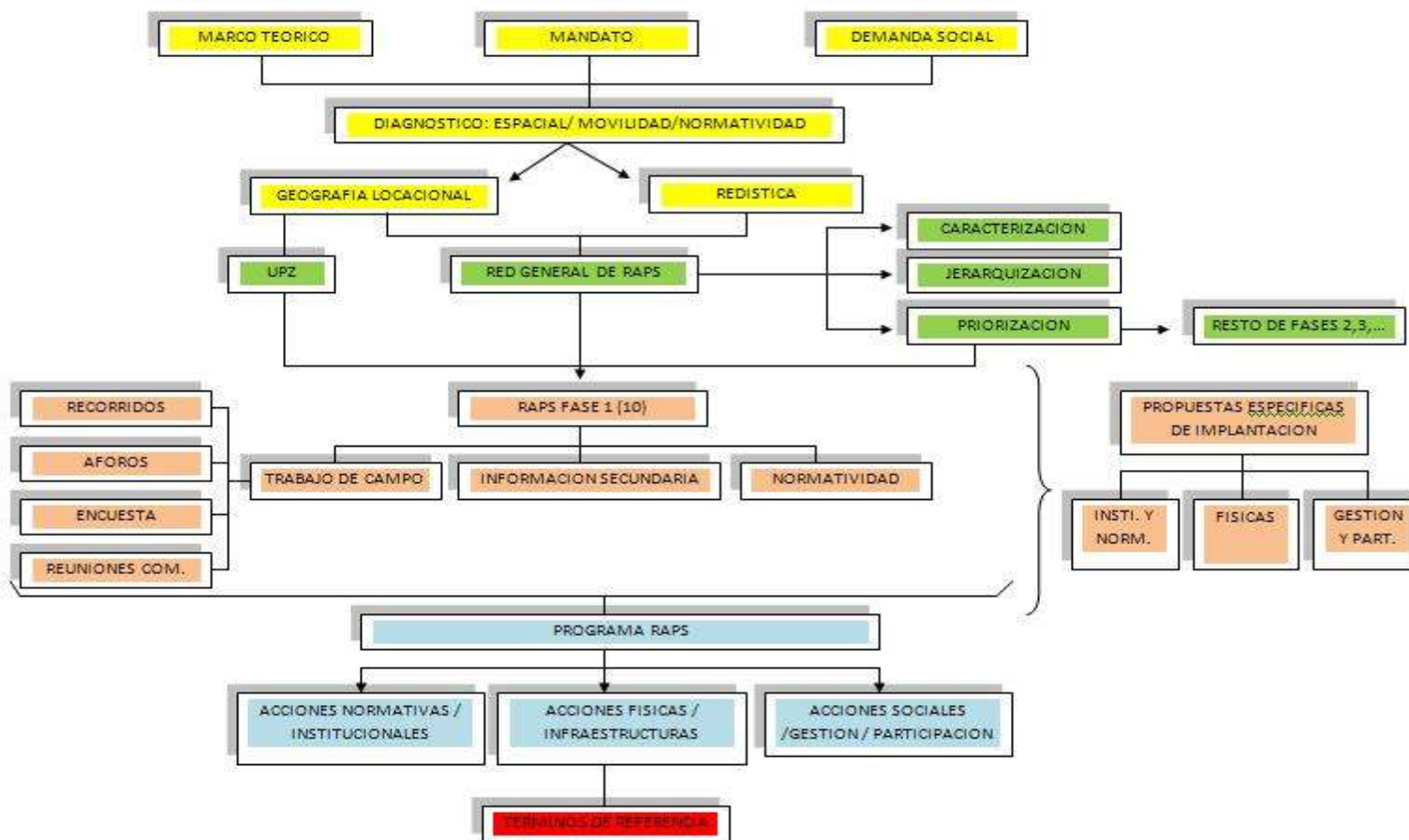
FASE 3: PROPUESTA PARA LAS DIEZ (10) RAPS QUE
CONFORMAN LA FASE I DE IMPLANTACIÓN.

FASE 4: ELABORAR TÉRMINOS DE REFERENCIA PARA LOS
ESTUDIOS ESPECÍFICOS DE DISEÑO.



METODOLOGIA GENERAL PROGRAMA RAPS

SECTOR MOVILIDAD





Ficha: 01

Con esto se logra ampliar la red de espacios públicos y zonas verdes, así como de equipamientos asociados al desarrollo de las nuevas plazas y parques.



Ficha: 02

En los próximos años está proyectando la realización de nuevos tramos para ampliar la red existente, mejorando la accesibilidad a todas las zonas de la ciudad.



Fuente: página web: www.101.es. Ayuntamiento de Barcelona.
Fuente: informativo "¿Qué tal, qué pasa, cómo? en Barcelona
por el mundo?"



SECTOR MOVILIDAD

Proyecto: Ría de Bilbao (España)

Ficha: 03

Esta actuación se basa en toda la gran metrópoli que conforma Bilbao y los principales municipios que hay a lo largo del río Nervión.

La principal actividad de esta zona ha sido siempre la industrial y portuaria, lo que implica que los márgenes fluviales siempre hayan estado dedicados a estas actividades, quedando esta ciudad desvinculada del río.

Tras la crisis de los ochenta y el desplazamiento de las zonas industriales, supone la oportunidad de recuperar grandes áreas de interés para la ciudad. En ese momento se proyecta implantar en los márgenes del río paseos, parques, espacios públicos con equipamientos, además de proponer nuevos barrios a desarrollar.

Se establece una estrategia para mejorar los aspectos urbanísticos, económicos y medioambientales.

La ciudad dialoga con el río y para promover la participación ciudadana en estas nuevas áreas dedicadas principalmente al peatón, se proponen una red de refuerzo del transporte público formado por autobuses y tranvías, así como favorecer los desplazamientos en bicicleta.

Lo que era una actuación local se convierte en un proyecto de integración de toda la ciudad.



Fuente: "Google Earth"



Fuente: página web "ciudadgrecia"



Fuente: página web "www.aaa.org"



Fuente: página web "www.bilbaoartbilbao.es"

Proyecto: Proyecto Madrid Río, Madrid (España)

Ficha: 05

El proyecto plantea el río Manzanares como eje estructurante de la zona Oeste de Madrid, revalorizando los puentes históricos que se ubican a lo largo de este recorrido. Del mismo modo se recupera la ribera del río asociándola a diversidad de equipamientos que fomenten los recorridos peatonales y ciclistas.

El eje propuesto permite conectar zonas verdes existentes, así como plantear la creación de otras nuevas. El incremento defuncional que experimenta la ciudad es considerable y supone un nuevo reclamo turístico así como una gran oferta de ocio para los ciudadanos. Otro valor añadido de la intervención será la mejora considerable experimentada por todo el frente de edificios que conforman la ribera del río y que hasta el momento tenían fachada a una vía rápida.

Todo esto genera una alta calidad de vida sin renunciar a una de las grandes arterias que ejerce de cinturón de la ciudad, tráfico que se canalizará mediante túneles soterrados bajo la actuación que mejorarán la funcionalidad de la autopista.

Esta actuación permite reducir la contaminación además de ampliar la red de movilidad sostenible mediante nuevos recorridos peatonales y ciclistas.

Por lo tanto, en este tramo se elimina la barrera urbana creada anteriormente por la M-30 que impedía la conexión y continuidad de las estructuras peatonales a ambos lados de la carretera. Así, el proyecto garantiza la comunicación mediante movilidad blanda de los barrios en la periferia Oeste hasta el centro histórico y turístico de la capital.



Fuente: documento "Madrid Río 04"



EPYPSA



SECTOR MOVILIDAD

Proyecto: Sevilla (España)

Ficha: 06

La movilidad urbana planteada en Sevilla apuesta por una mayor integración de los medios denominados de "movilidad blanda" (peatonal y ciclista) para mejorar la sostenibilidad de la ciudad.

En este sentido cobra principal relevancia la red de carril bici planteado como una estructura continua que abarca toda la ciudad incluso las barriadas más periféricas. Así mismo se contemplan las conexiones con los principales medios de transporte colectivo para favorecer la intermodalidad.

La red ciclista proyectada permite la accesibilidad a los principales puntos turísticos y de interés de la ciudad, conectando también las zonas verdes primordiales así como con los principales ejes peatonales dentro de la red verde. Está dotada de todo tipo de facilidades para fomentar este tipo de desplazamientos, tales como dotaciones de aparcabicis y carriles de distintos materiales que permitan un uso confortable de estas infraestructuras.



Fuente: página web: "www.sevillabici.org"
Ayuntamiento de Sevilla

Proyecto: Valencia (España)

Ficha: 08

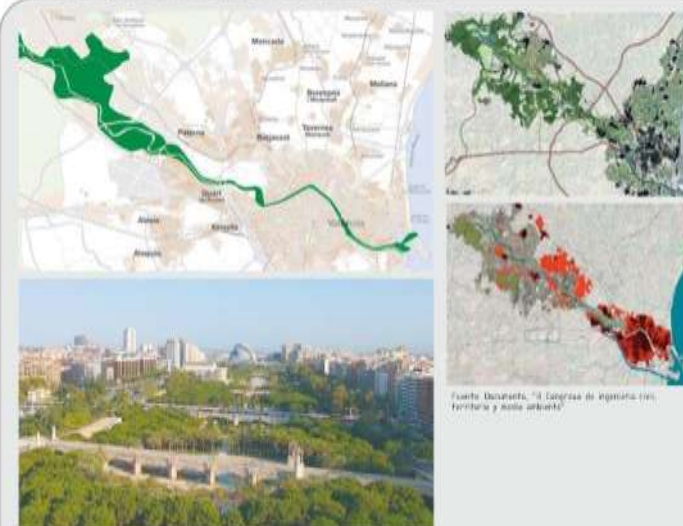
La sostenibilidad y estructura peatonal en Valencia se ha afrontado con la intervención en el Viejo cauce del Turia, la cual ha supuesto a la ciudad además de una gran dotación verde un espacio de conexión peatonal y ciclista en la trama urbana.

La relevancia de esta actuación va más allá, y se plantea como una concatenación de espacios libres de distinta categoría que conforman el Parque Metropolitano del Turia (Parque Fluvial, la Huerta de Valencia y el Bosque Metropolitano), suponiendo un gran eje natural que conecta varios municipios a lo largo del cauce del río.

De este modo se consigue un sistema de áreas singulares con especial valor natural logrando un gran corredor peatonal y ciclista con usos de equipamientos asociados. A partir de este eje estructurante partirán distintos ramales de carriles bici que discurren a lo largo de la ciudad complementando las redes de transporte público propuestas tales como el bus, metro y tranvía, ofreciendo una alternativa sostenible a la motorización privada.

Las directrices de crecimiento de los municipios asociados al Parque Metropolitano quedarán condicionadas por el desarrollo del eje verde. Así, se plantea una estrategia que supone un territorio sostenible y atractivo al mismo tiempo que supone una mejora en la calidad de vida de la ciudad.

Es el eje de "movilidad blanda" y el gran hito de la ciudad.



Fuente: Documento: "El Corredor de Valencia con Territorio y Medio Ambiente"

Fuente: página web: "www.sipariparcos.com"



EPYPSA

SECTOR MOVILIDAD

Proyecto: Copenhague (Dinamarca)

Ficha: 12

Copenhague es una ciudad antigua, originalmente un puerto que comenzó a crecer hasta ser una ciudad hace 900 años. Pero Copenhague no es sólo la capital de Dinamarca, sino además la capital medioambiental de Europa, nominada por la Agencia Ambiental Europea. Ciudad representativa de la ambición de extender la democracia y la preocupación medioambiental a la planificación del tránsito y el desarrollo de políticas de transporte.

Dinamarca y Copenhague, como ciudad capital, se transformaron en precursores de la modernización ecológica. Consecuentemente, este es uno de los pocos países donde la noción de desarrollo sustentable es parte de las estructuras establecidas y se encuentra integrada en varios sectores de la sociedad.

La política declarada era asegurar el funcionamiento del sistema de transporte, disminuyendo al nivel de emisiones y deteniendo el aumento de los viajes en automóvil, en orden a incrementar el transporte sustentable. El principal objetivo de la política de transporte era hacer operativas otras medidas de corto plazo en relación con los buses públicos, y estimular los modos de transporte no motorizados.

Basándose en el planeamiento de 1947 denominado "Greater Copenhagen Finger Plan", se pretendía llegar a un "Slow Motion Finger Plan", para reducir al máximo el tráfico rodado en las 4 principales arterias de acceso al casco antiguo mediante la sustitución de los carriles destinados a los coches por dos plataformas para tren ligero, que aprovechando el escaso espacio que ocupan, permitieran la construcción de carriles bici y la ampliación de las zonas peatonales, al tiempo que se reducía en las calles adyacentes al límite de velocidad hasta los 30 km/h.



Fuente: google web "www.kglm.dk"

Proyecto: Groningen (Holanda)

Ficha: 16

La ciudad de Groningen ha dedicado grandes esfuerzos en el estudio de la relación entre la ordenación del territorio y la planificación del transporte, en búsqueda de un modo más sostenible de plantear la ciudad, llegando al concepto de "ciudad compacta".

Este modelo de ciudad plantea reducir al máximo las distancias y el número de desplazamientos facilitando la posibilidad de realizarlos a pie o en bicicleta. Para ello se fomenta y facilita la accesibilidad mediante bicicleta, a pie o en transporte público a los principales puntos de atracción que supongan más demanda de gente.

El tráfico de coches se concentra en determinadas vías de modo que el problema se acota, de este modo las molestias se localizan y se puedan centrar las medidas contra el ruido en esas áreas concretas.

El plan de tráfico planteado en 1977 supuso un importante empuje a la política a favor del uso de bicicleta, reduciendo el tráfico de coches.

El desarrollo del Plan Colibri plantea el fomento del transporte público aumentando la competitividad de éste respecto al coche, respondiendo a las necesidades de eficacia y conectividad.

La política de aparcamientos y del transporte de mercancías sostenibles en el centro de la ciudad, suponen un apoyo notable a la política de movilidad sostenible de la ciudad de Groningen.

Fuente: google web "www.k333.org"



Schots 1&2 in Ecological Zone



Programmatic Organization



EPYPSA



SECTOR MOVILIDAD

Proyecto: Utrecht (Holanda)

Ficha: 24

Sigue el modelo de la "ciudad compacta" como en el caso de otras ciudades europeas, que lleva a poder recorrer a pie los principales puntos demandados de la ciudad.

Pero el caso de Utrecht es muy específico debido a sus condicionantes naturales tanto en la ciudad como en el entorno próximo. Rodeado de bosques, prados, importantes vistas a un lago y una gran red de arroyos la ciudad se configura en forma a ellas y su estructura viaria se ha ido adaptando a las necesidades de la población.

También existe una importante presencia de parques y espacios libres públicos que llevan a plantearse mediante el "Green Structure Plan de 1999" la manera de crear una red estructural que conecte los espacios libres y elementos naturales formando una malla de recorridos peatonales y ciclistas a lo largo de la ciudad. Se plantea el estudio de los elementos naturales como una red dispersa, no como elementos aislados desvinculados entre ellos. Esto combinado con una red eficiente de transporte colectivo fomentará los desplazamientos menos contaminantes en la ciudad.

De esta manera se utiliza la planificación urbana como herramienta para sacar los distintos elementos naturales mediante una trama urbana y viaria.



Fuente: página web: "www.nu24.nl"



Proyecto: Buenos Aires (Argentina)

Ficha: 25

En los últimos años Buenos Aires ha recuperado parte del trazado de sus calles para los peatones. La finalidad será conseguir un cambio en los hábitos de la sociedad y fomentar los desplazamientos a pie proponiendo una ciudad agradable al peatón, así como una reestructuración del tráfico.

Basándose en referencias internacionales, sobre todo centros históricos europeos, Buenos Aires comienza un proyecto de recuperación del centro de la ciudad. Este proyecto comienza a ser una realidad en determinadas zonas y con el tiempo pretende convertirse en una red estructural de todo el ámbito metropolitano.

Entre todas las intervenciones propuestas es reseñable el proyecto del Corredor Verde del Oeste, desde Once hasta Liniers. La obra consiste en techar con una losa la trinchera en la que discurre el ex Ferrocarril Sarmiento. Esta losa se hará con vigas de hormigón, que se colocarán sobre las paredes que flanquean las vías.

Una vez terminada la losa, se dotará de un espacio verde con un ancho de entre 25 y 50 metros para el disfrute de los ciudadanos. Por encima de las vías, se plantarán franjas de césped, árboles pequeños y arbustos. Se adecuará de mobiliario e iluminación adecuada para que los vecinos puedan disfrutar de un nuevo espacio verde que, además, revalorice la zona.

Otra de los grandes proyectos será la reestructuración del puerto intentando recuperar la relación de los portales con el río.



Fuente: página web: "www.dialnet.org/urp/urp1.html"

Artículo: "Verde sobre Gris: Corredor Verde del Oeste"



Fuente: página web: "www.milnacional.com"



Fuente: página web: "www.ada.org"



EPYPSA

La finalidad será adecuar un sistema vial periférico que permita tanto los accesos como la implantación de zonas públicas.

[illegible]

Proyecto: Curitiba (Brasil) Ficha: 27

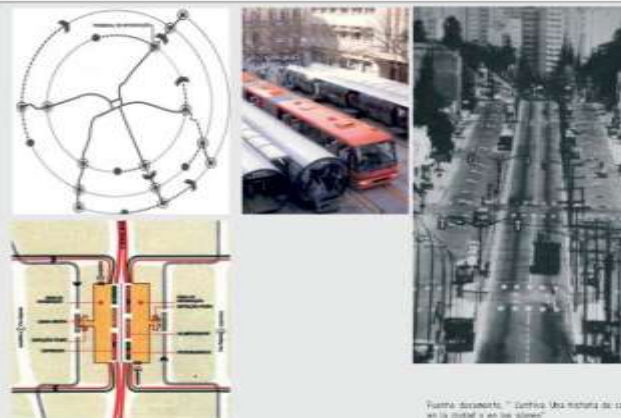
Ficha: 27

El sistema de transporte colectivo denominado RIT (Red Integrada de Transportes), con la implantación de vías exclusivas para autobuses, lo que permite operar con mayor eficiencia.

La RIT cuenta con más de cincuenta kilómetros de vías exclusivas, así como veinte terminales de integración que permiten el intercambio entre los tipos de líneas distintas que operan *Expresos*, *Alimentadores*, *Interbarrios* y *Directos*.

También es relevante destacar que en las estaciones con paradas especiales, llamadas "estaciones tubo", se ha respetado el factor de accesibilidad para personas con movilidad reducida. Curitiba se debe al éxito de la implantación del RIT y en gran parte al Plan Director y a la intervención durante el proceso del alcalde Jaime Lerner.

La sección tendrá sesenta metros, que con la implantación del RIT se estructurará en tres vías paralelas. De las tres la central será la plataforma exclusiva para autobuses. A los dos lados de la plataforma, calzadas para el tráfico local y paralelas a una distancia de una manzana a cada lado del eje estructurante, vías rápidas de un solo sentido.





SECTOR MOVILIDAD

Proyecto: México DF (México)

Ficha: 28

La saturación de tráfico actual de México DF como consecuencia de la gran población que alberga hace de la ciudad un lugar desapeable tanto al peatón como al ciclista.

En la actualidad el Gobierno de la ciudad se plantea afrontar el problema planteando medios que potencien los desplazamientos peatonales y en bicicleta seguros. Para ello se han creado redes ciclistas uniendo los principales puntos de interés del centro de la ciudad, y facilitando el préstamo de bicicletas (sobre todo a turistas) mediante la implantación de cicloestaciones. Todas estas medidas se plantean dentro del Programa de Corredores de Movilidad No Motorizada que se contempla dentro del Plan Verde.

Estas intervenciones se complementarán con un refuerzo y aumento de la calidad en los transportes públicos, y dentro de éstos fomentando los menos contaminantes tales como el tranvía. De este modo se intenta inculcar una cultura de sostenibilidad y respeto al peatón, recuperando espacio público hoy invadido por los vehículos motorizados, intentando reducir la contaminación provocada por éstos.



Fuente: página web: www.plataformaurbana.com

Proyecto: Portland (EEUU)

Ficha: 30

En los últimos años Portland ha desarrollado distintas redes ciclistas orientadas a la concienciación general de las ciudades al uso habitual de este medio de transporte ecológico y eficaz.

Se plantea varios objetivos en el momento de estudiar la implantación de estas paseos:

-Concienciar a las ciudades de cómo y por qué deben utilizar los recorridos ciclistas que se proyectan.

-Transmitir a la población la sensación que tendrían recorriendo la ciudad en bici, y como se podría convertir Portland en un referente mundial de ciudad con una red ciclista de calidad.

-Plantear foros para aclarar a los ciudadanos cualquier duda, exponiendo estos carriles bici como parte de una estrategia contemplada en el "Bike Master Plan"





CONTENIDO PRESENTACION

**SECTOR
MOVILIDAD**

1. OBJETIVO Y FASES DE CONSULTORÍA
2. JUSTIFICACION GENERAL DE LAS RAPS
3. DEFINICION Y PROCESO METODOLOGICO
4. CARACTERIZACION, JERARQUIZACIÓN Y PRIORIZACION
5. CARACTERIZACION 10 RAPS PRIORIZADAS
6. PROPUESTA GENERAL DEL PROGRAMA RAPS
7. IMPLEMENTACION DEL LAS RAPS
8. PROPUESTAS PARA LAS 10 RAPS FASE I



DEMANDA SOCIAL PERCEPCIONES DE LOS PEATONES EN BOGOTÁ

SECTOR MOVILIDAD



A. Dificultades para el desplazamiento a pie:

1. Falta de andén 51% de encuestados.
El resto se distribuye entre:
2. Ocupación del espacio público por:
 - . Vendedores ambulantes
 - . Vehículos
3. Obstáculos para el desplazamiento:
pendientes, escalones y obras.

B. Amenazas percibidas:

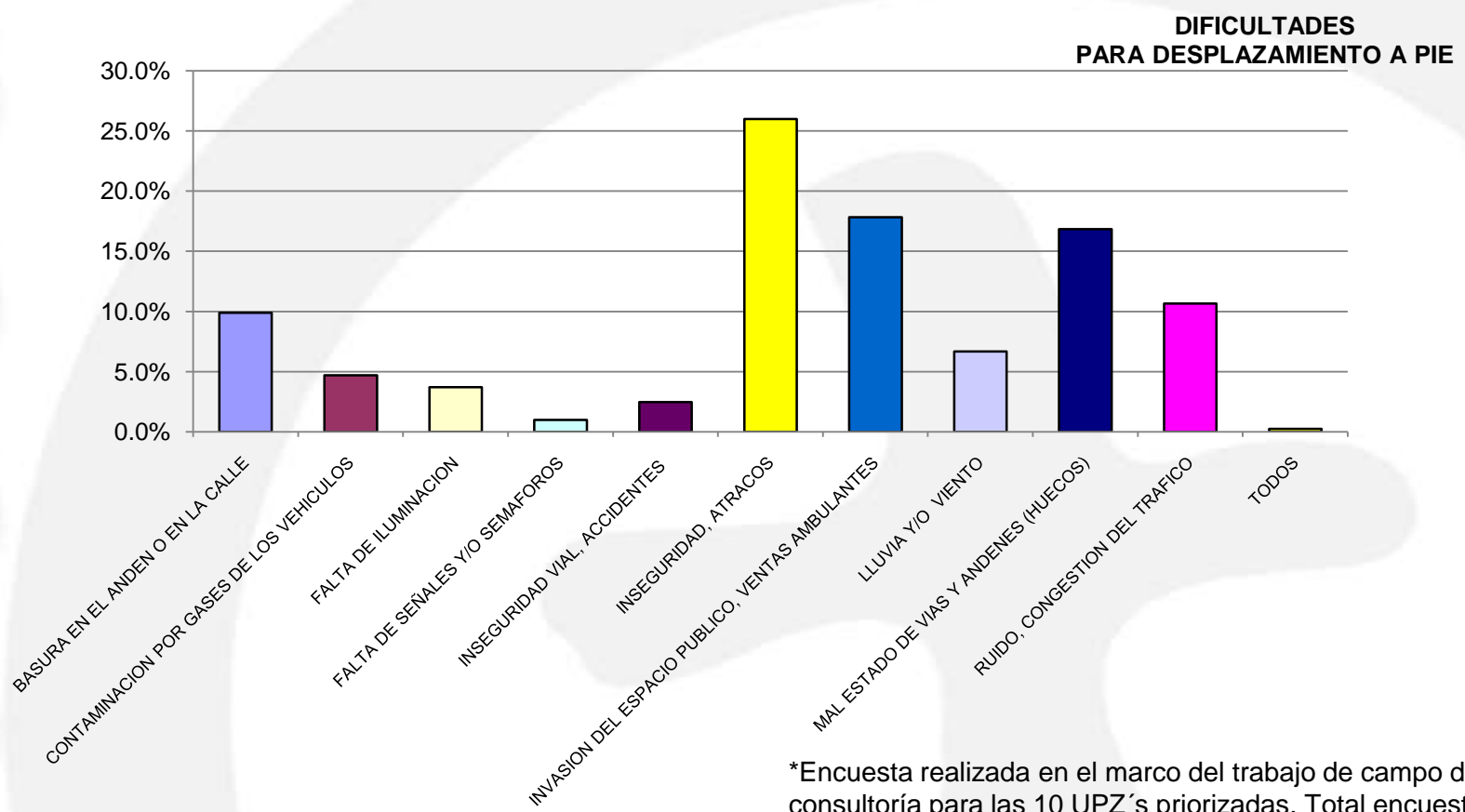
- . Contaminación, ruido y polvo
- . Interacción con otros modos (Accidentes)
- . Indigentes y/o ladrones
- . Poca señalización y bajo reconocimiento de las existentes.

Fundación Colombiana de Peatones
(2002) - PMM



DEMANDA SOCIAL ESPACIOS PEATONALES – Encuesta RAPS*

SECTOR MOVILIDAD



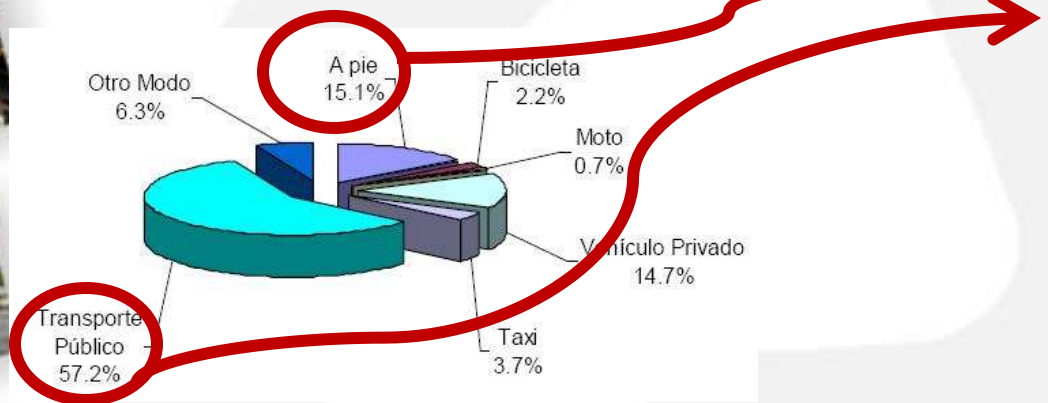
*Encuesta realizada en el marco del trabajo de campo de la consultoría para las 10 UPZ's priorizadas. Total encuestas 404



DEMANDA SOCIAL ESPACIOS PEATONALES

**SECTOR
MOVILIDAD**

Distribución modal de los viajes en Bogotá



15,1% a pie y 57,2% en
Transporte Público que al
menos demandan 1 etapa
a pie : acceso / dispersión

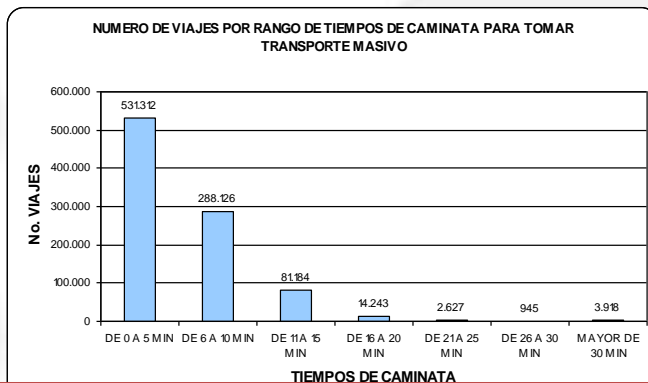
Al menos 72,3% de los
viajes diarios demandan
infraestructura peatonal y
al menos 57%
intermodalidad

Fuente: Plan Maestro de Movilidad, 2006. Secretaría de Tránsito y Transporte.

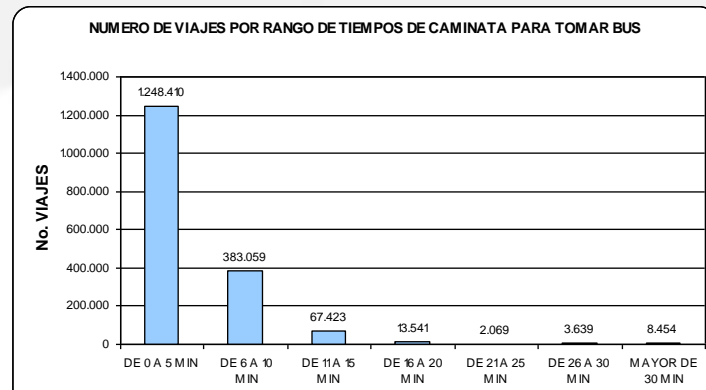


DEMANDA SOCIAL ESPACIOS PEATONALES – TIEMPO DE CAMINATA Y VOLUMEN INTERMODALIDAD

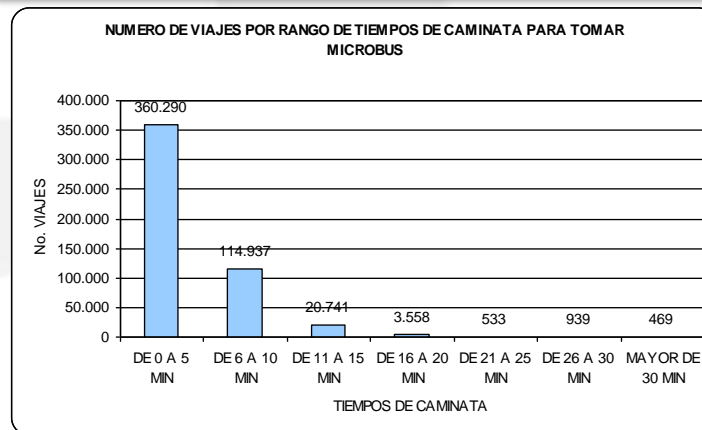
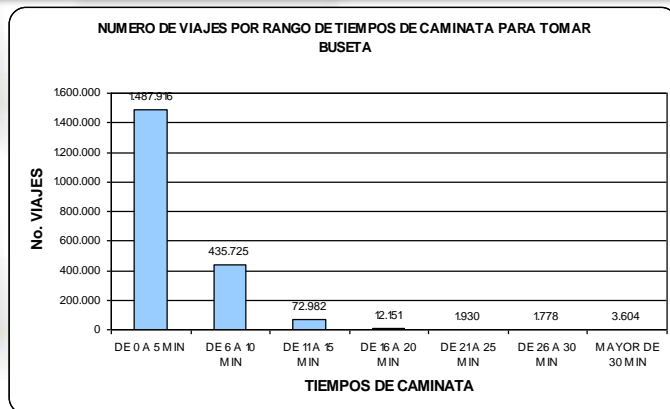
SECTOR
MOVILIDAD



1'634.355 VIAJES ACCEDEN CAMINANDO A TM



4'244.178 VIAJES ACCEDEN CAMINANDO A TPC



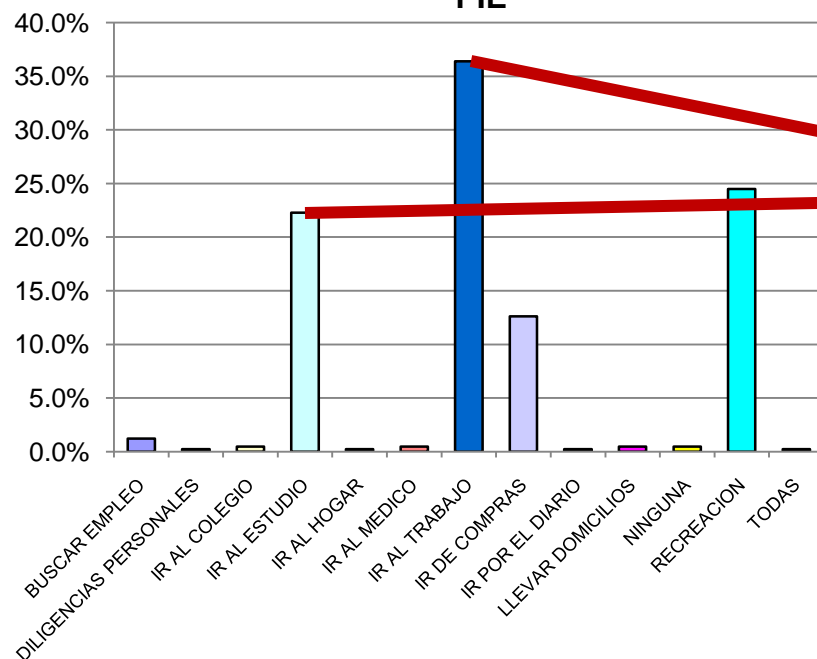
Fuente: Actualización y validación de las matrices de transporte público y revisión de la base de datos de oferta física y operativa del modelo de transporte de la ciudad de Bogotá. Encuestas de preferencia declarada. DG y Cal y Mayor 2007



DEMANDA SOCIAL ESPACIOS PEATONALES – Encuesta RAPS*

**SECTOR
MOVILIDAD**

**ACTIVIDADES QUE SE PREFERE REALIZAR A
PIE**



Una gran proporción de los viajes a pie son recurrentes.....
De frecuencia diaria: Trabajo y Estudio.

*Encuesta realizada en el marco del trabajo de campo de la consultoría para las 10 UPZ's priorizadas. Total encuestas 404



DEMANDA SOCIAL ESPACIOS PEATONALES – SEGURIDAD

**SECTOR
MOVILIDAD**



- Año 2003 : 2.173 muertes de peatones por accidentalidad vial en Colombia. (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses). En Bogotá son cerca de 500 muertes al año.

- En el año 2006 se registraron 12.660 hurtos a personas en la calle según datos de la Policía Nacional (promedio 34 atracos diarios denunciados)



MANDATO

SECTOR MOVILIDAD

Con base en el POT, se formuló el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá. (PMM)

Propuesta de:

- Políticas para promover la movilidad peatonal en condiciones óptimas.
- Directrices para la inversión en proyectos de infraestructura vial y de transporte.
- La circulación peatonal como pieza fundamental del sistema de movilidad, por cuanto debe garantizar la movilidad y conexión dentro de las centralidades y los tejidos residenciales.

Articulación con :

- El Plan Maestro de Espacio Público (PMEP) incorporando la movilidad peatonal como función y modo fundamental de movilidad en el espacio público.

Contribución a :

- Aumento del área y al mejoramiento de la calidad del espacio público peatonal.

Recalca la importancia de atender adecuadamente la población con movilidad reducida proporcionando facilidades para su acceso a los sistemas de transporte y comunicación.



MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECTOR
MOVILIDAD

POLÍTICAS DEL PMM QUE TIENEN RELACIÓN DIRECTA CON LAS RAPS:

- 1. Movilidad sostenible:** *La movilidad es un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida.*
- 3. La prioridad del peatón:** *El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad.*
- 4. Transporte público eje estructurador:** *El transporte público y todos sus componentes constituyen el eje estructurador del sistema*
- 6. Integración modal:** *Los modos de transporte deben articularse para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.*
- 9. Movilidad orientada a resultados:** *La adopción de un modelo de gestión gradual es indispensable para lograr los objetivos del plan bajo un principio de participación.*

Art 7. Decreto 319 de 2006. Plan Maestro de Movilidad



CONTENIDO PRESENTACION

**SECTOR
MOVILIDAD**

1. OBJETIVO Y FASES DE CONSULTORÍA
2. JUSTIFICACION GENERAL DE LAS RAPS
3. DEFINICION Y PROCESO METODOLOGICO
4. CARACTERIZACION, JERARQUIZACIÓN Y PRIORIZACION
5. CARACTERIZACION 10 RAPS PRIORIZADAS
6. PROPUESTA GENERAL DEL PROGRAMA RAPS
7. IMPLEMENTACION DEL LAS RAPS
8. PROPUESTAS PARA LAS 10 RAPS FASE I



LAS RAPS: DEFINICIÓN AMPLIADA

**SECTOR
MOVILIDAD**

Se entiende por Redes Ambientales Peatonales Seguras las constituidas por el conjunto de los espacios públicos y redes dedicadas al uso peatonal, o combinado (peatones y ciclistas segregados), que garantizan un acceso seguro y sin barreras arquitectónicas a todos y cada uno de los usos implantados en la trama urbana, que aseguran la accesibilidad a los sistemas de transporte, favorecen el encuentro ciudadano y el uso social del territorio, todo ello, en las mejores condiciones ambientales y de seguridad para los usuarios.





LAS RAPS: FUNCIONALIDAD

**SECTOR
MOVILIDAD**

Las RAPS, son una infraestructura de movilidad y espacio público, entendidas como una red de redes compuestas por corredores para la circulación peatonal.

Las RAPS aportan a la calidad de vida de las comunidades donde se implantan (salud, educación, servicios culturales, seguridad desde la cultura ciudadana).

Las RAPS tienen relación económica con los entornos que las rodean, a partir de la vinculación con las centralidades establecidas en el plan de ordenamiento de Bogotá y la integración de zonas dependientes económicamente.



A black metal trash can and a white stone bench on a paved patio area. The trash can is on the left, and the bench is on the right. Both are casting shadows on the paved surface. The background shows a grassy lawn.



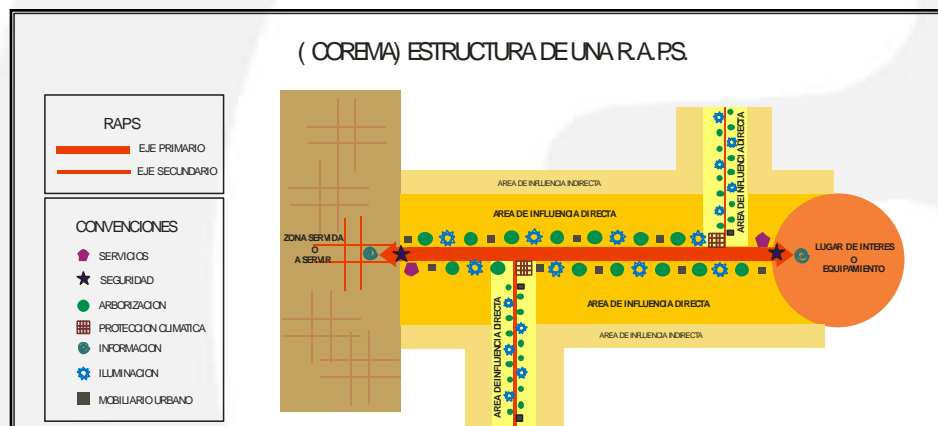
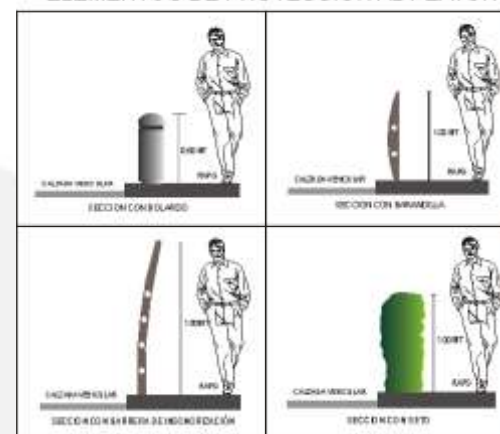
QUE CONTIENE UNA RAPS?

SECTOR MOVILIDAD

Desde lo Ambiental:

- Vegetación Estructurada
- Control de impactos Atmosféricos
- Control de impactos Sonoros
- Control partículas en suspensión
- Control de residuos sólidos
- Control bioclimático

ELEMENTOS DE PROTECCION AL PEATON



PROTECCION CLIMATICA Y DE INTIMIDACION VEHICULAR

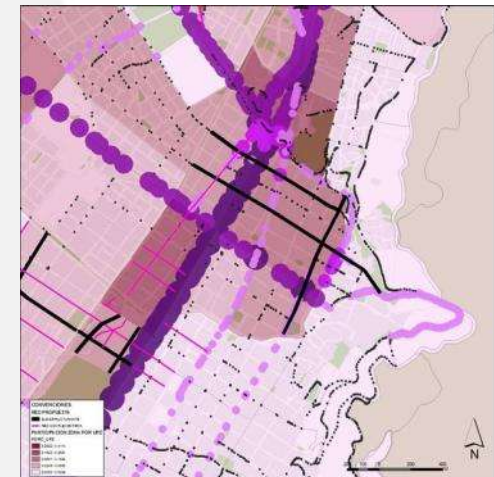
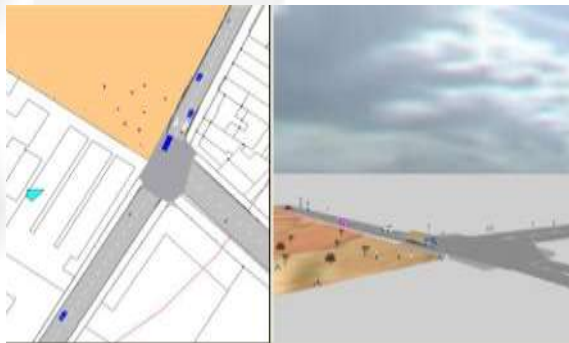


QUE CONTIENE UNA RAPS?

SECTOR MOVILIDAD

Desde la Movilidad:

- Conexión intermodal Garantizada
- Tráfico Calmado
- Mejoras en intersecciones con la menor afección posible al tráfico vehicular
- Continuidad del desplazamiento a pie
- Segregación con otros modos (bicicletas, motos)
- Garantizar accesibilidad:
 - Personas con Movilidad Reducida
 - Puntos atractores de viajes



QUE CONTIENE UNA RAPS?

SECTOR MOVILIDAD

Desde la Seguridad:

- Vial
 - Señalización
 - Prioridad Peatonal
 - Trafico Calmado
- Ciudadana
 - Iluminación
 - Vigilancia
 - Control comunitario

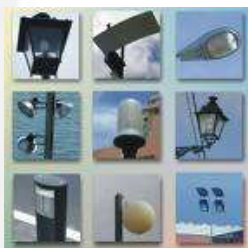
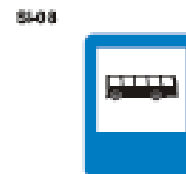
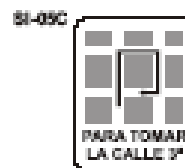


Figura 3.20 Señalización sobre equipamiento





QUE CONTIENE UNA RAPS?

SECTOR MOVILIDAD

Desde lo social y económico:

- Financiación Distrital y/o local
- Sostenibilidad
- Gestión
- Espacios Culturales
- Espacios de Encuentro





CONTENIDO PRESENTACION

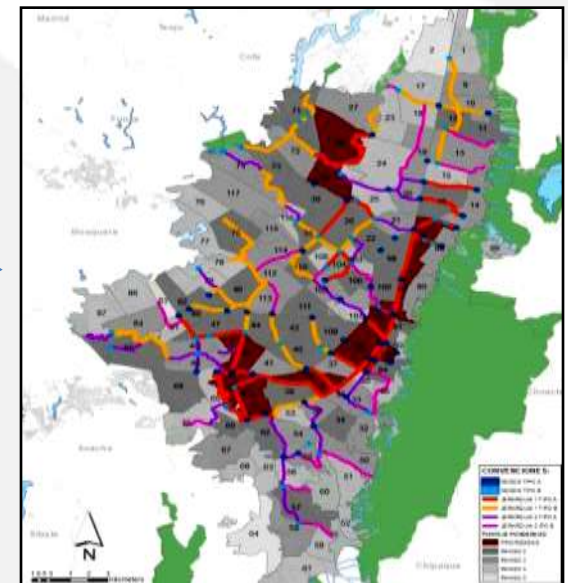
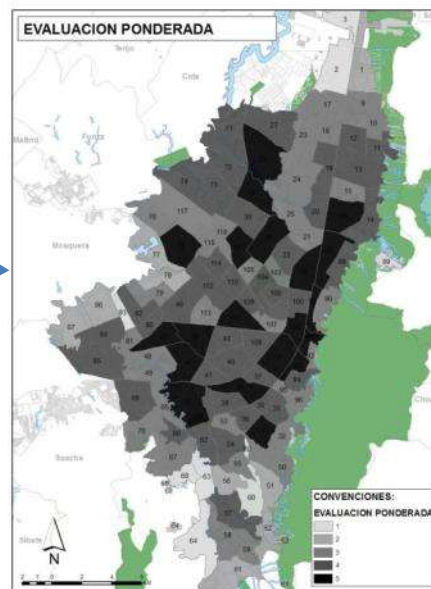
**SECTOR
MOVILIDAD**

1. INTRODUCCION METODOLOGIA GENERAL Y OBJETIVOS
2. JUSTIFICACION GENERAL DE LAS RAPS
3. DEFINICION Y PROCESO METODOLOGICO
4. CARACTERIZACION, JERARQUIZACIÓN Y PRIORIZACION
5. CARACTERIZACION 10 RAPS PRIORIZADAS
6. PROPUESTA GENERAL DEL PROGRAMA RAPS
7. METODOLOGIA IMPLEMENTACION DEL LAS RAPS
8. PROPUESTAS PARA LAS 10 RAPS FASE I



DE LA RED A LA UPZ

SECTOR MOVILIDAD





CARACTERIZACION

SECTOR MOVILIDAD



USOS

EQUIPAMIENTOS

AREAS VERDES

CICLORUTAS

RED VIAL

TRANSMILENIO

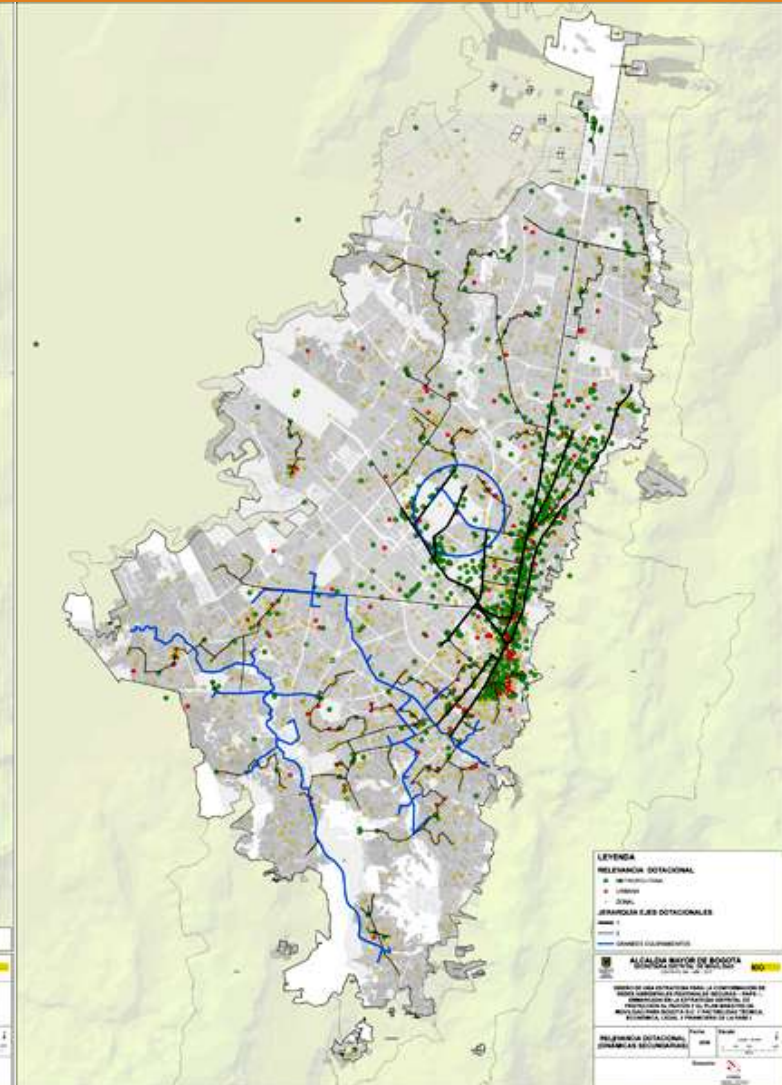
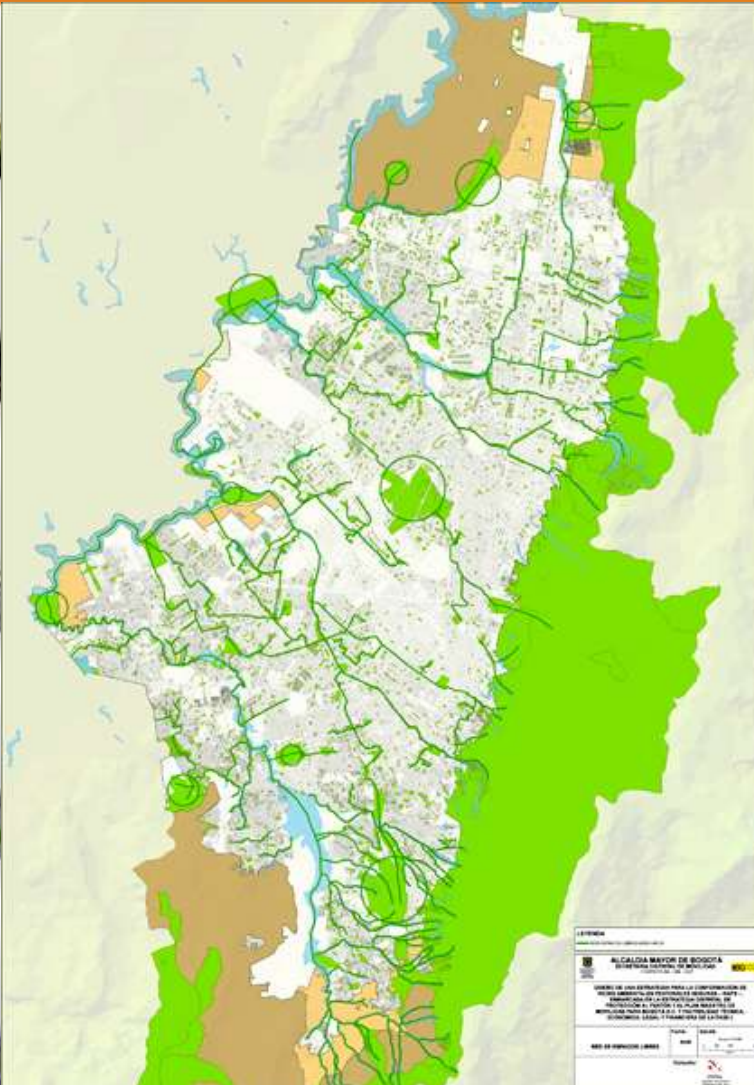
MOVILIDAD
MOTORIZADA...





CARACTERIZACION

SECTOR MOVILIDAD



EPYPSA



CARACTERIZACION

SECTOR MOVILIDAD

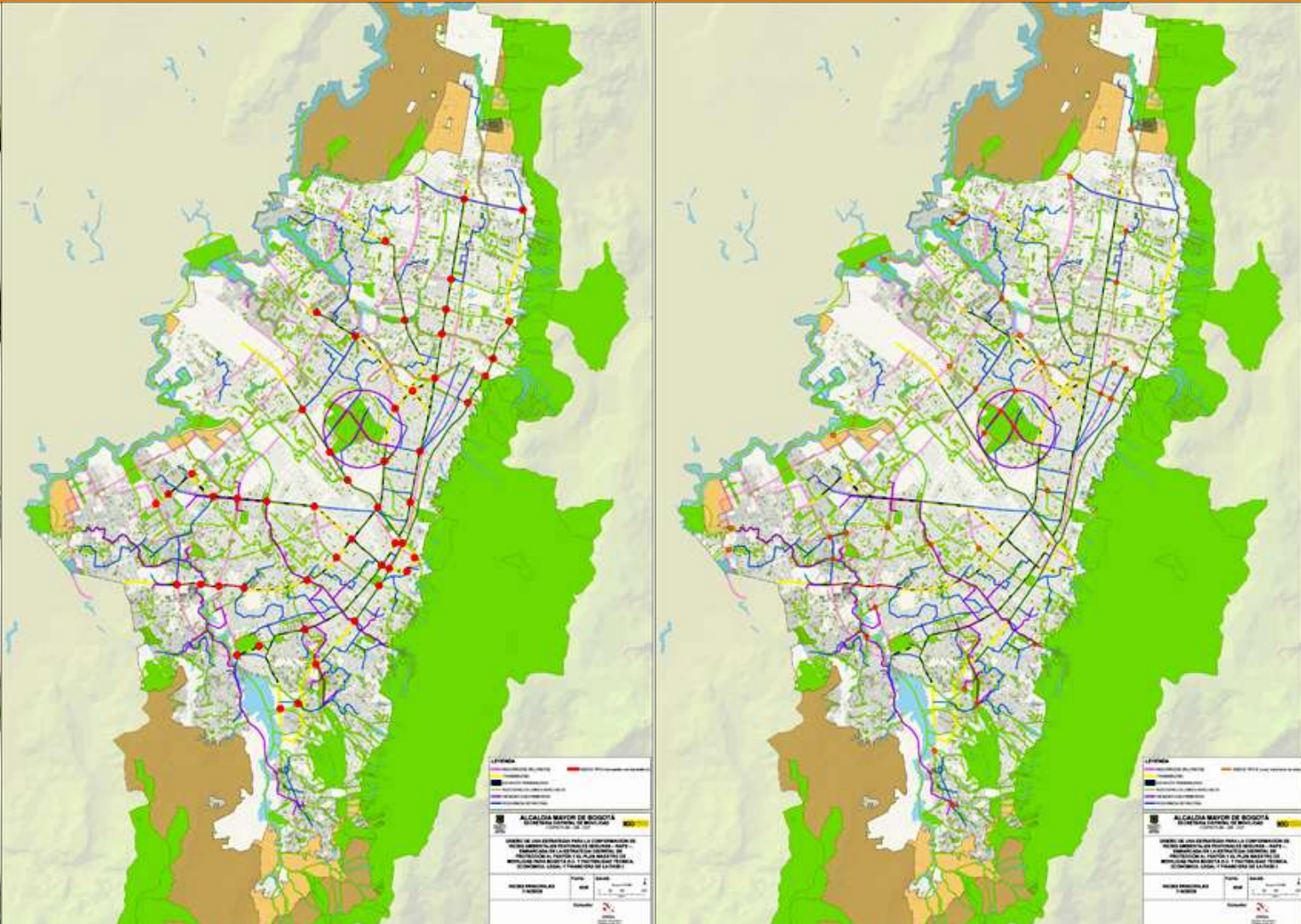


EPYPSA



CARACTERIZACION

SECTOR MOVILIDAD



EPYPSA



CARACTERIZACION

SECTOR MOVILIDAD

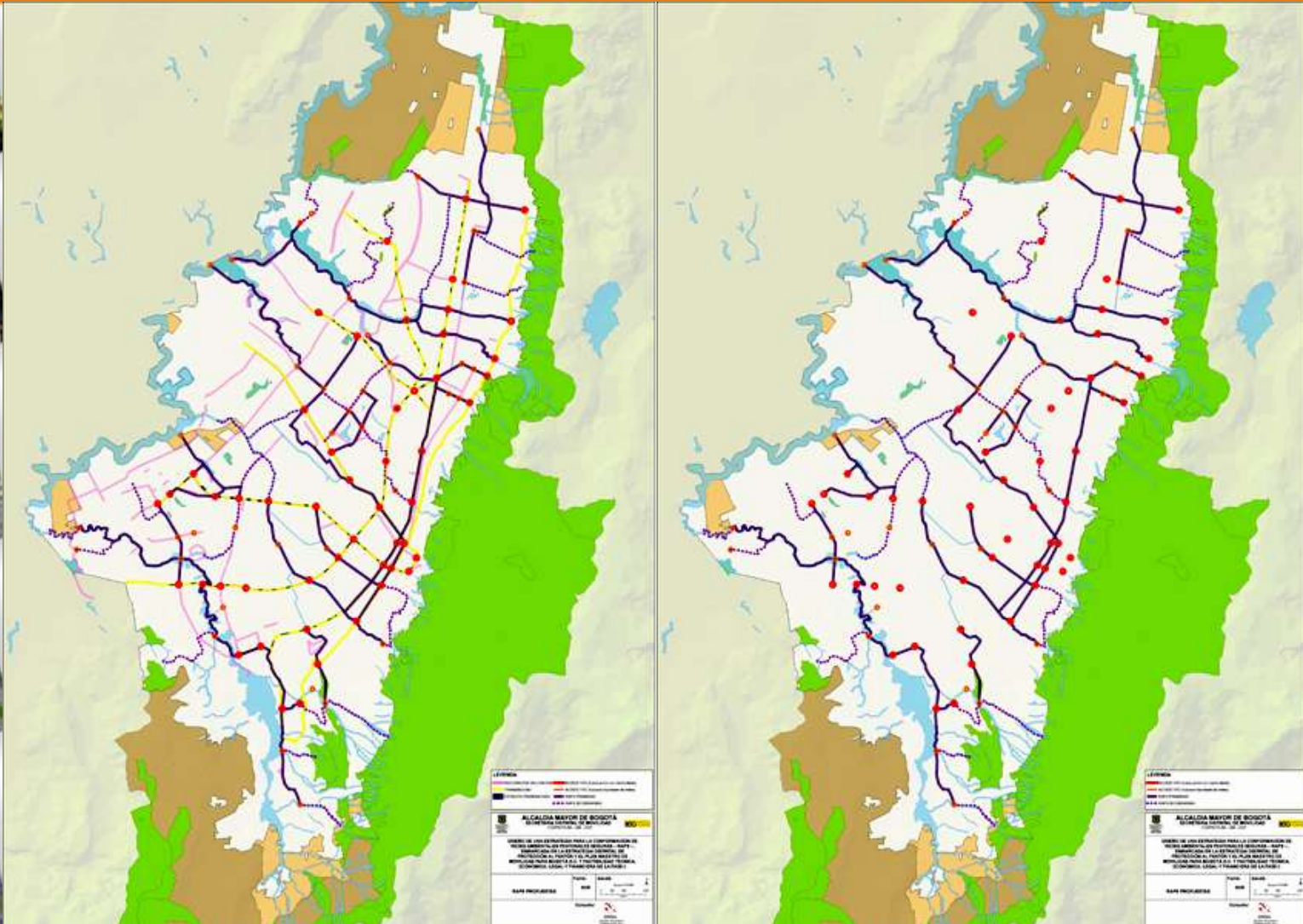


EPYPSA



CARACTERIZACION

SECTOR MOVILIDAD

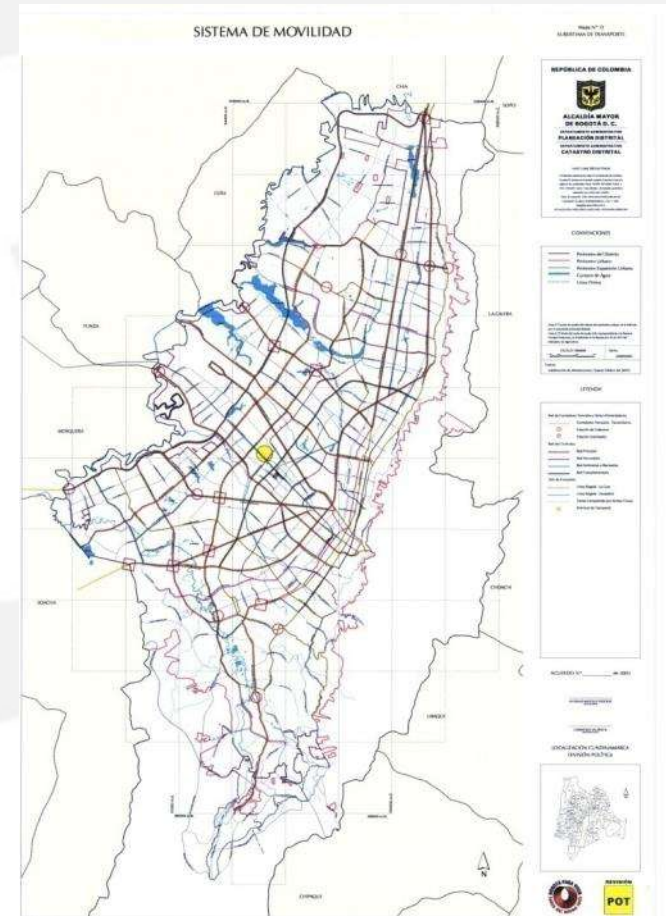
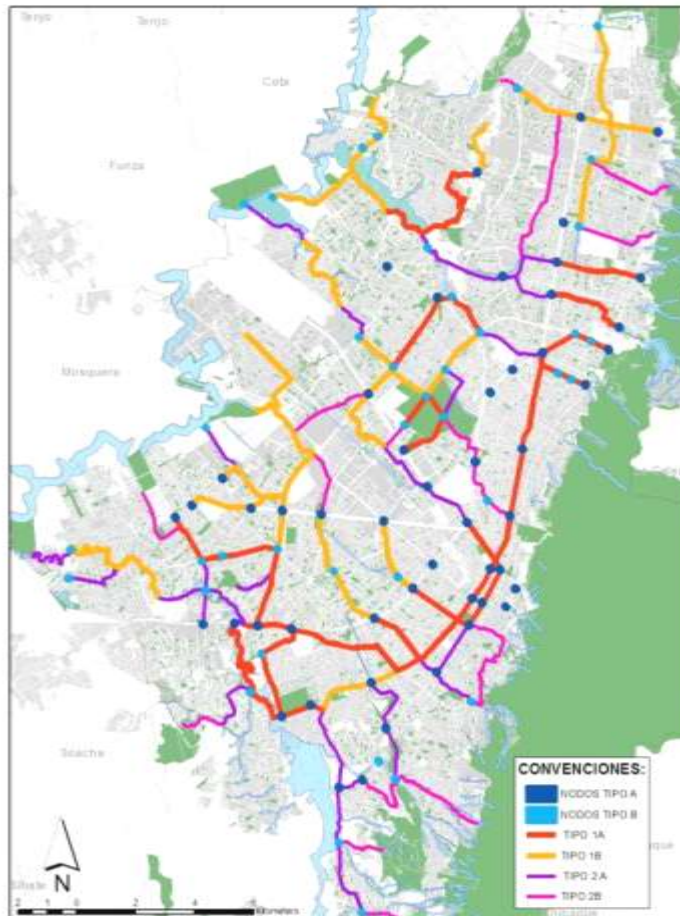


EPYPSA



JERARQUIZACION

SECTOR MOVILIDAD

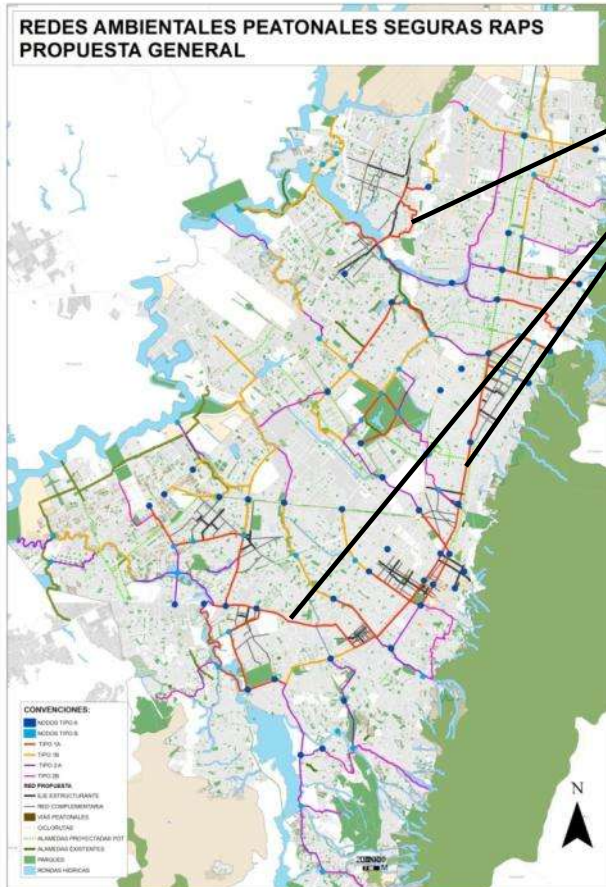




TIPOS DE RAPS

SECTOR MOVILIDAD

REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS RAPS
PROPUESTA GENERAL



TIPO 1 : Primarias

Contienen al menos 2 redes de soporte de dinámicas urbanas, que vinculan nodos urbanos entre si.

Contiene al menos 1 red de soporte de dinámicas urbanas sobre una UPZ relevante.

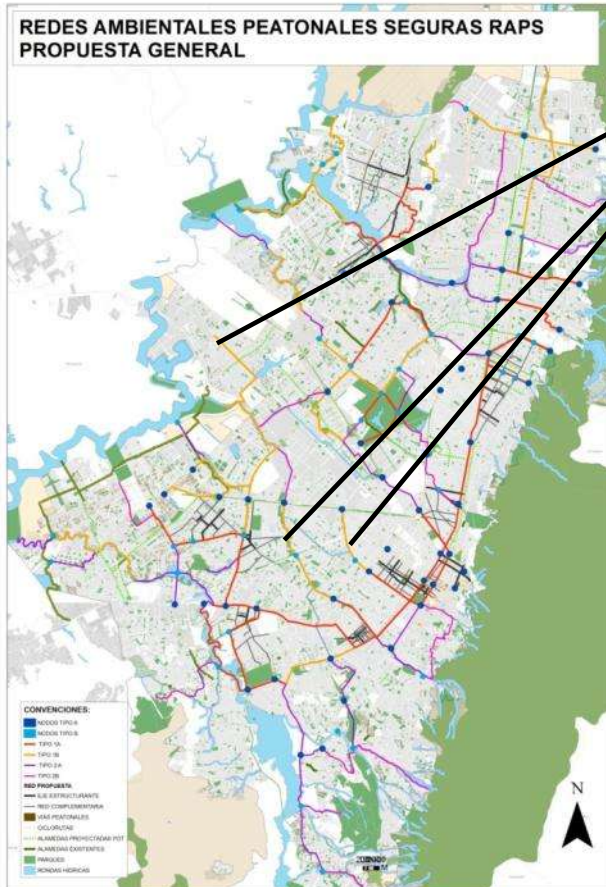
Las redes tipo 1 son las de mayor complejidad en consideración a la capacidad físico espacial y sus complementariedades, para satisfacer grandes flujos de carácter mixto, conectan estaciones de transporte masivo o rutas de TPU y los grandes equipamientos metropolitanos.



TIPOS DE RAPS

SECTOR MOVILIDAD

REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS RAPS
PROPUESTA GENERAL



Tipo 2: Secundarias

Contienen al menos 1 red de soporte de dinámicas urbanas la cual vincula una RAPS de jerarquía 1 con un hito urbano o que vincula 2 RAPS de jerarquía 1 entre sí.

Contiene al menos 2 redes de soporte de dinámicas urbanas pero se desarrolla sobre una UPZ no relevante.

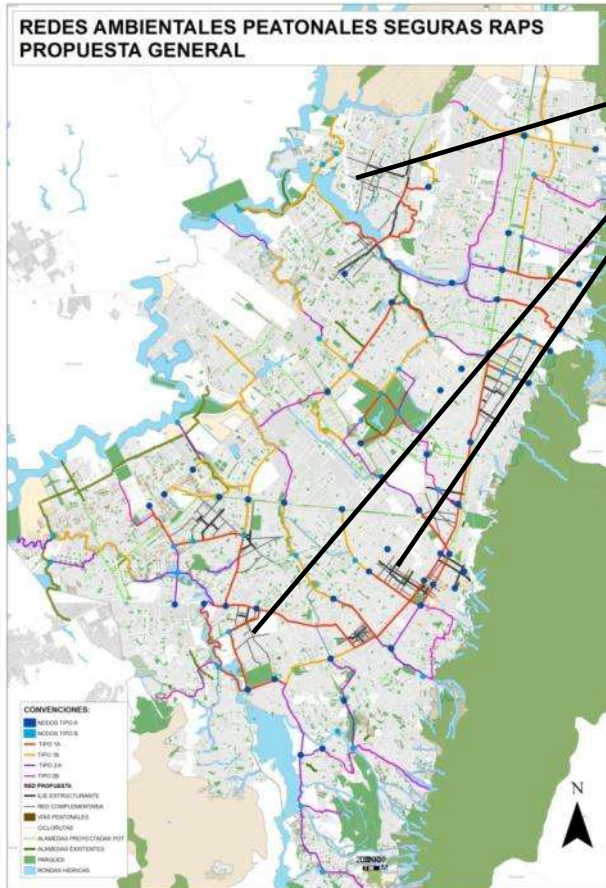
Las Redes Tipo 2 son de complejidad media, con una categoría físico espacial menor que las tipo 1 y que manejan flujos a escala zonal, interconectan las zonas de influencia de los equipamientos de escala zonal.



TIPOS DE RAPS

SECTOR MOVILIDAD

REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS RAPS
PROPUESTA GENERAL



Tipo 3: Islas Peatonales

Corresponden a las islas peatonales. Principalmente ubicadas en el centro de la ciudad, y en centralidades con grandes flujos peatonales.

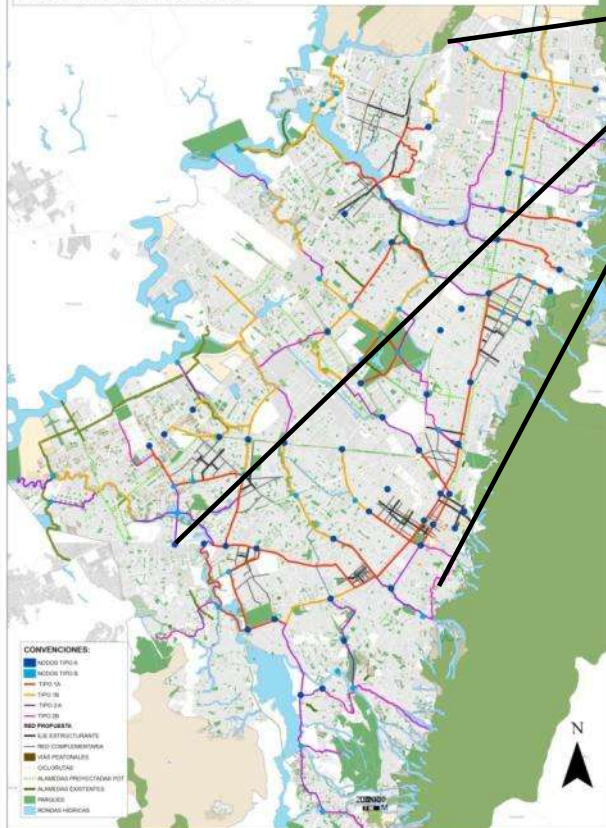
Comprenden la peatonalización de todo un sector y no se satisfacen de la intervención solo en algunos ejes viales.



TIPOS DE RAPS

SECTOR MOVILIDAD

REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS RAPS
PROPUESTA GENERAL



Tipo 4: Periféricas

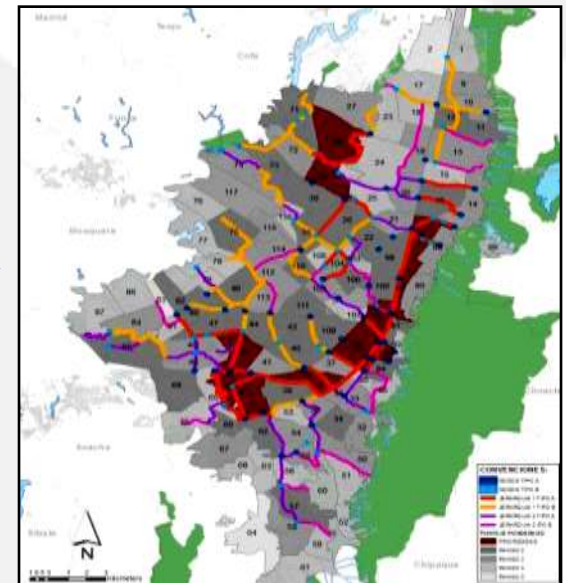
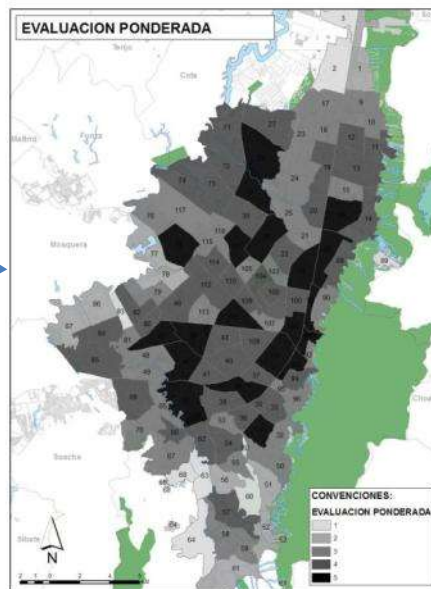
Red de sendas y caminos ambientales periféricos y de conexión a territorio rural.

Las redes tipo 4 corresponden a ejes de conectividad externa del perímetro urbano, de conectividad a la estructura ambiental periférica y a las áreas rurales, como senderos, alamedas y caminos perimetrales.



DE LA RED A LA UPZ

SECTOR MOVILIDAD



JERARQUIZACIÓN: INDICADORES

SECTOR MOVILIDAD

MOVILIDAD

- Origen – destino de viajes en transporte público
- Intermodalidad – Rutas de transporte público colectivo y estaciones de TransMilenio
- Producción y atracción de viajes peatonales generales
- Accidentalidad

PONDERACIONES

- **0.5**
- **0.05 (Pasajeros TM por UPZ)**
- **0.05 (Número de Rutas)**
- **0.01 (Integración con TM)**

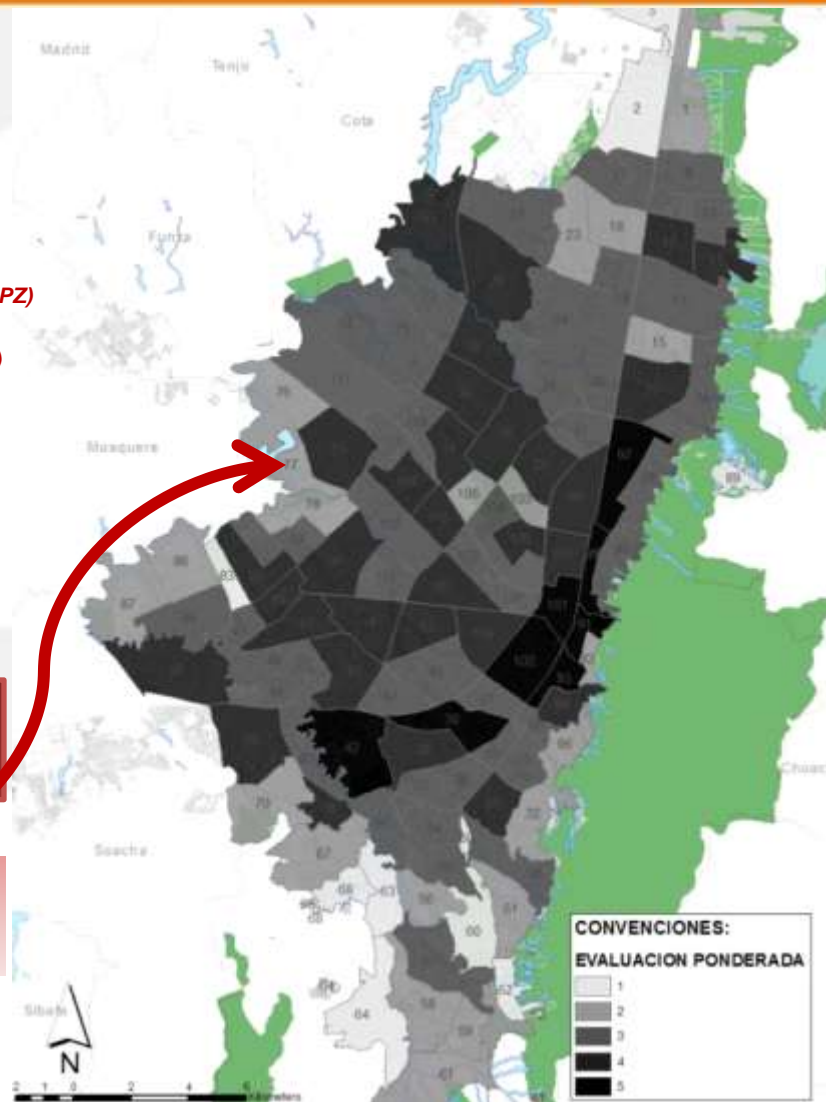
0.1

0.2

INDICADOR GENERAL DE MOVILIDAD

TIPOS DE RAPS

BOG BOGOTÁ
POSITIVA
GOBIERNO DE LA CIUDAD





JERARQUIZACIÓN: INDICADORES

SECTOR MOVILIDAD

PARTICIPACIÓN Y CONCERTACIÓN

- *Dinámica poblacional*
- *Equipamientos sociales*

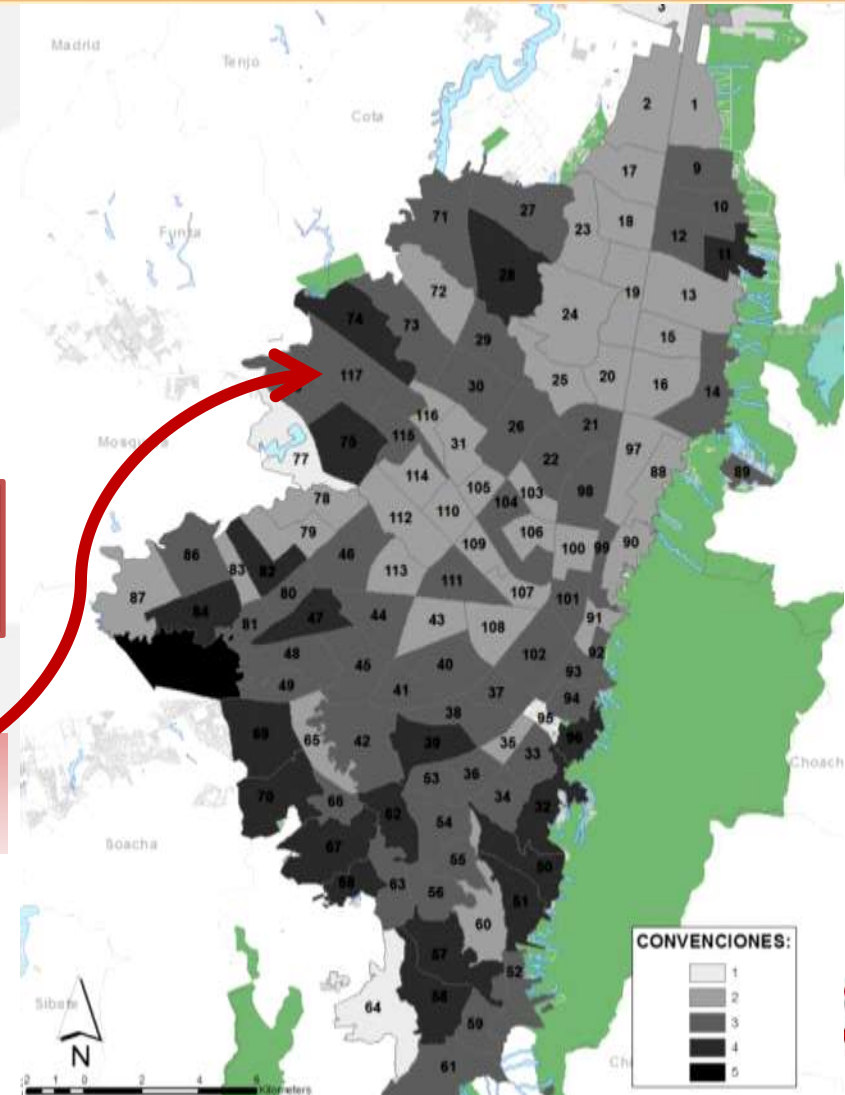
PONDERACIONES

•0.3

•0.7

INDICADOR GENERAL DE PARTICIPACIÓN Y CONCERTACIÓN

TIPOS DE RAPS





JERARQUIZACIÓN: INDICADORES

SECTOR MOVILIDAD

GESTIÓN Y FINANCIACIÓN

- Cercanía a Centralidad
- Cuenta con servicios sociales a manera de equipamiento y servicios públicos de alto nivel
- El mercado activo como garantía de retención de clientes

PONDERACIONES

•0.33

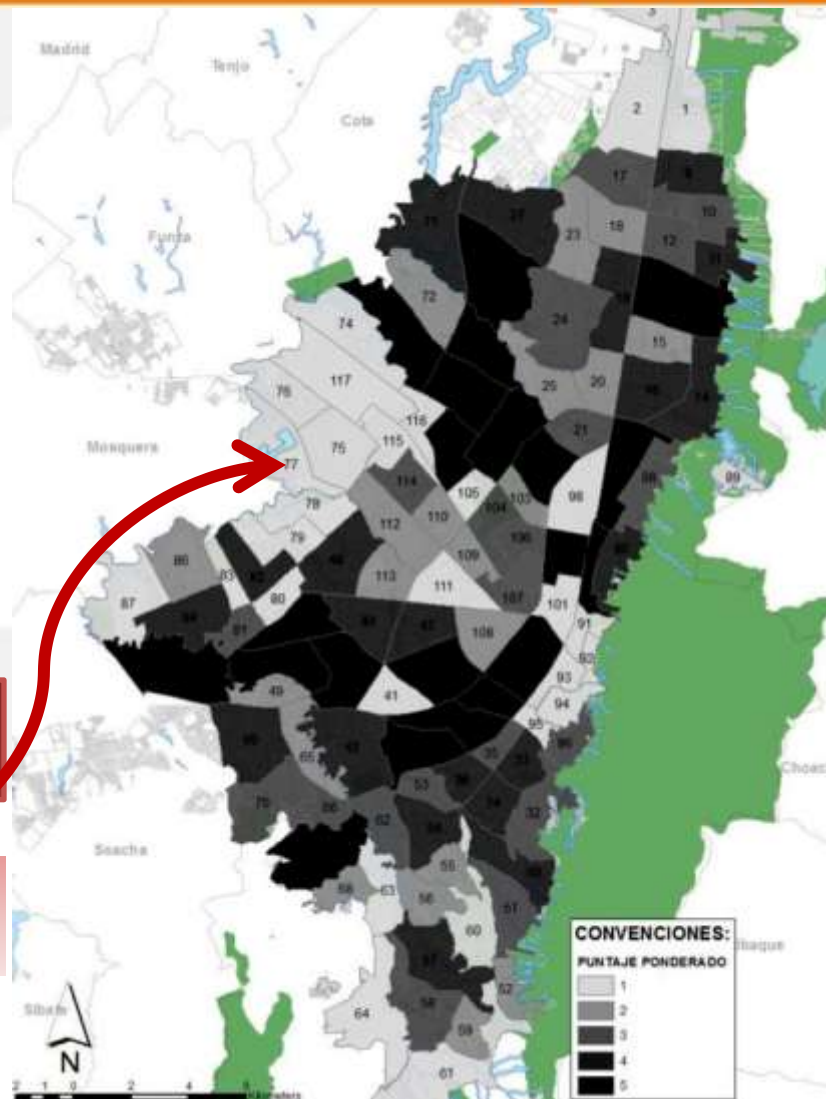
•0.33

0.33

INDICADOR GENERAL DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN

TIPOS DE RAPS

BOG BOGOTÁ
POSITIVA
GOBIERNO DE LA CIUDAD



CRITERIOS DE PONDERACIÓN RAPS

SECTOR MOVILIDAD

FACTORES DIFERENCIALES Y PONDERACION

Movilidad : 0,6

Participación y concertación: 0,2

Gestión: 0,2

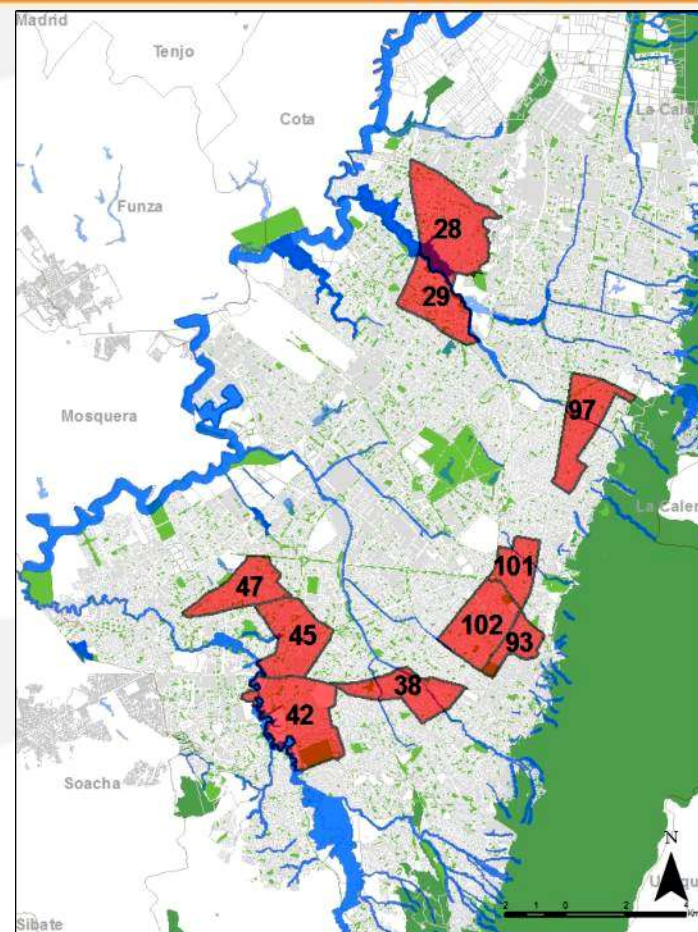
CODIGO UPZ	NOMBRE UPZ	PUNTAJE MOVILIDAD	PUNTAJE PARTICIPACION Y CONCERTACION	PUNTAJE GESTION	PONDERACION	ORDEN DE PRIORIZACION
102	LA SABANA	4,9	3,3	5,0	4,60	1
93	LAS NIEVES	4,9	3,0	5,0	4,54	2
28	EL RINCON	4,4	4,0	5,0	4,44	3
97	CHICO LAGO	4,9	2,3	5,0	4,40	4
45	CARVAJAL	4,6	3,3	5,0	4,39	5
47	KENNEDY CENTRAL	4,2	4,0	5,0	4,32	6
29	MINUTO DE DIOS	4,4	3,3	5,0	4,30	7
99	CHAPINERO	4,6	2,7	5,0	4,30	8
38	RESTREPO	4,6	2,6	5,0	4,28	9
42	VENECIA	4,7	3,3	4,0	4,25	10
101	TEUSAQUILLO	4,4	3,0	5,0	4,24	11
85	BOSA CENTRAL	3,7	4,7	5,0	4,16	12
26	LAS FERIAS	4,2	3,3	5,0	4,15	13
39	QUIROGA	3,6	4,0	5,0	3,96	14
82	PATIO BONITO	3,8	4,3	4,0	3,94	15
94	LA CANDELARIA	3,8	3,3	5,0	3,91	16
30	BOYACA REAL	3,8	3,3	5,0	3,91	17
16	SANTA BARBARA	4,4	2,3	4,0	3,90	18
69	ISMAEL PERDOMO	4,0	3,6	4,0	3,89	19
22	DOCE DE OCTUBRE	3,7	3,3	5,0	3,88	20
71	TIBABUYES	3,9	3,3	4,0	3,80	21
44	AMERICAS	4,1	2,6	4,0	3,78	22
100	GALERIAS	3,9	2,3	5,0	3,77	23
31	SANTA CECILIA	4,1	1,6	5,0	3,75	24
34	20 DE JULIO	4,1	2,6	4,0	3,75	25
11	SAN CRISTOBAL NORTE	3,7	3,6			



PRIORIZACION

SECTOR MOVILIDAD

CODIGO UPZ	NOMBRE UPZ
28	EL RINCON
102	LA SABANA
93	LAS NIEVES
97	CHICO LAGO
42	VENECIA
47	KENNEDY CENTRAL
101	TEUSAQUILLO
45	CARVAJAL
38	RESTREPO
29	MINUTO DE DIOS





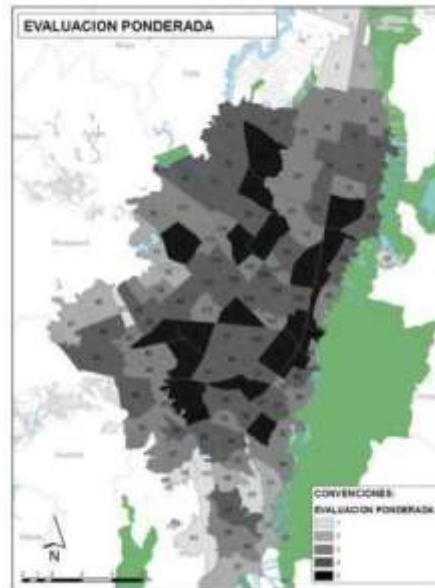
FASES DE IMPLANTACION DE LA RED GENERAL EN EL MARCO DEL PROGRAMA RAPS

SECTOR MOVILIDAD



FASE 1

Las Raps dentro de las 10 UPZ's priorizadas. Ejecución a Corto Plazo. Fase 1 del programa de redes peatonales para la Ciudad



FASES SIGUIENTES

Las Raps dentro de las siguientes UPZ's continuando de acuerdo con los resultados del proceso de priorización. Ejecución a Mediano y Largo Plazo



LA RED DE RAPS

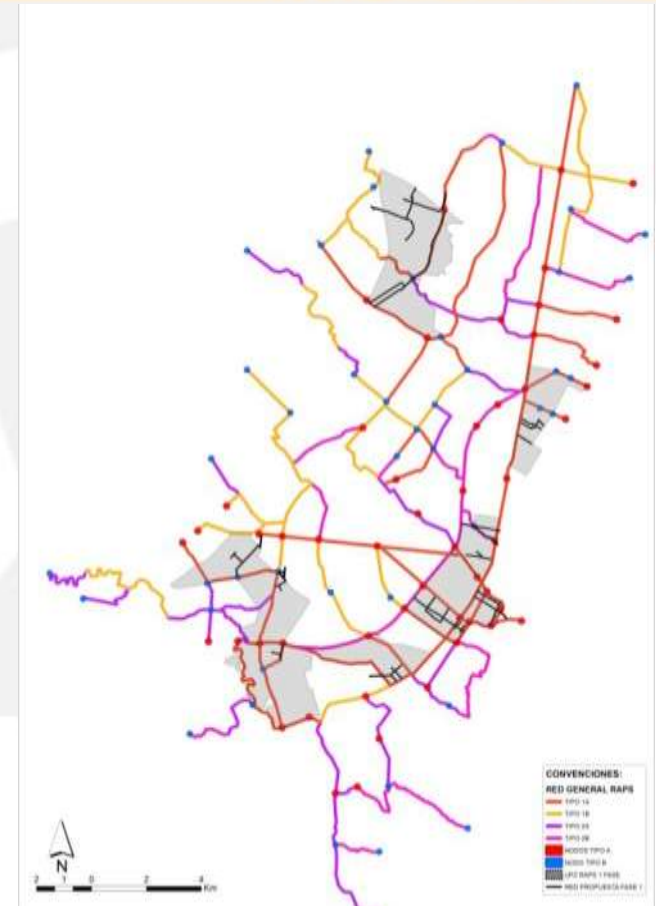
**SECTOR
MOVILIDAD**

ESTRUCTURA GENERAL

CONVENCIONES:

RED GENERAL RAPS

- TIPO 1A
- TIPO 1B
- TIPO 2A
- TIPO 2B
- NODOS TIPO A
- NODO TIPO B
- UPZ RAPS 1 FASE
- RED PROPUESTA FASE 1



SISTEMA AMBIENTAL

[illegible]



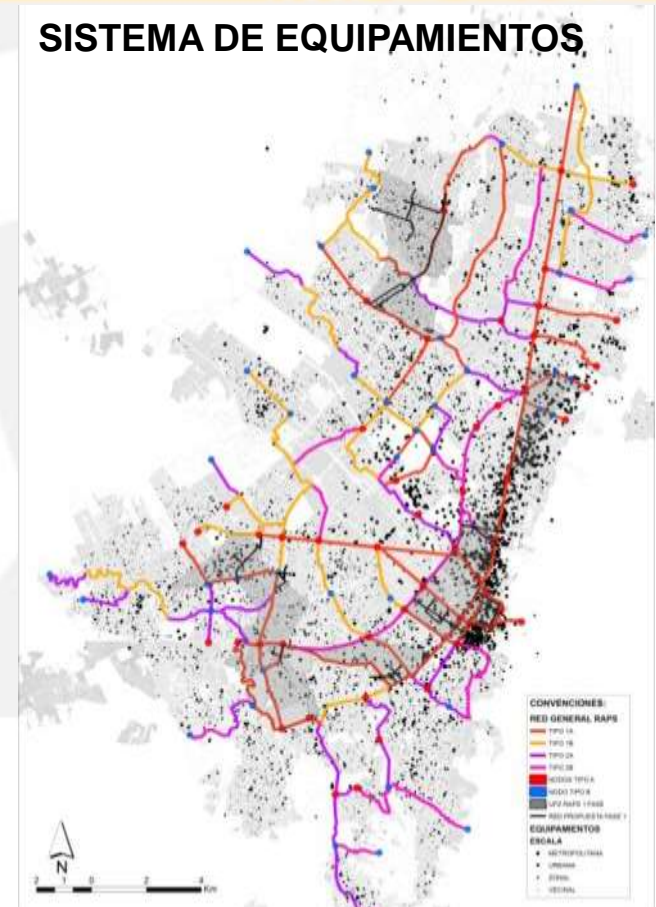
LA RED DE RAPS

**SECTOR
MOVILIDAD**

SISTEMA DE TRANSPORTE



SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

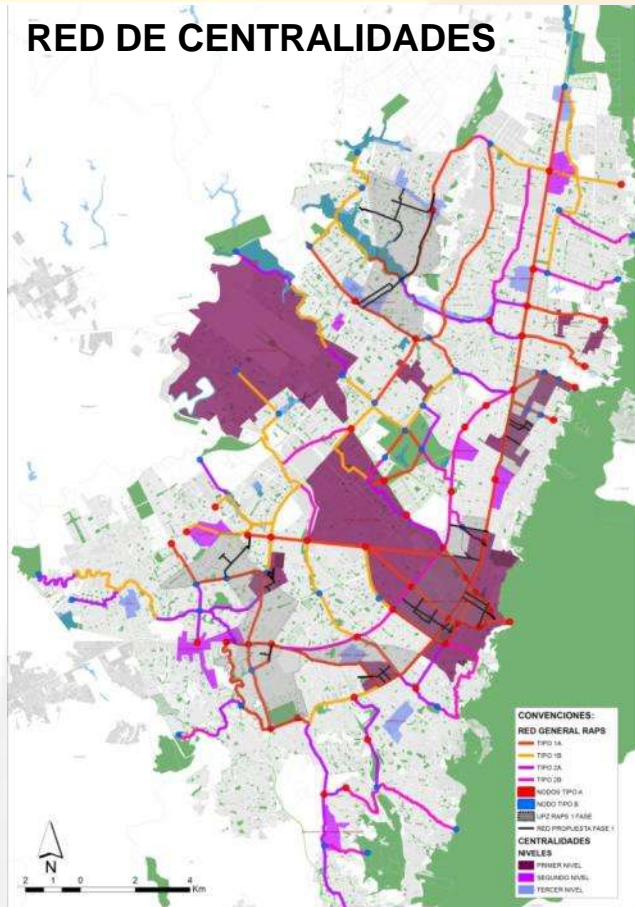




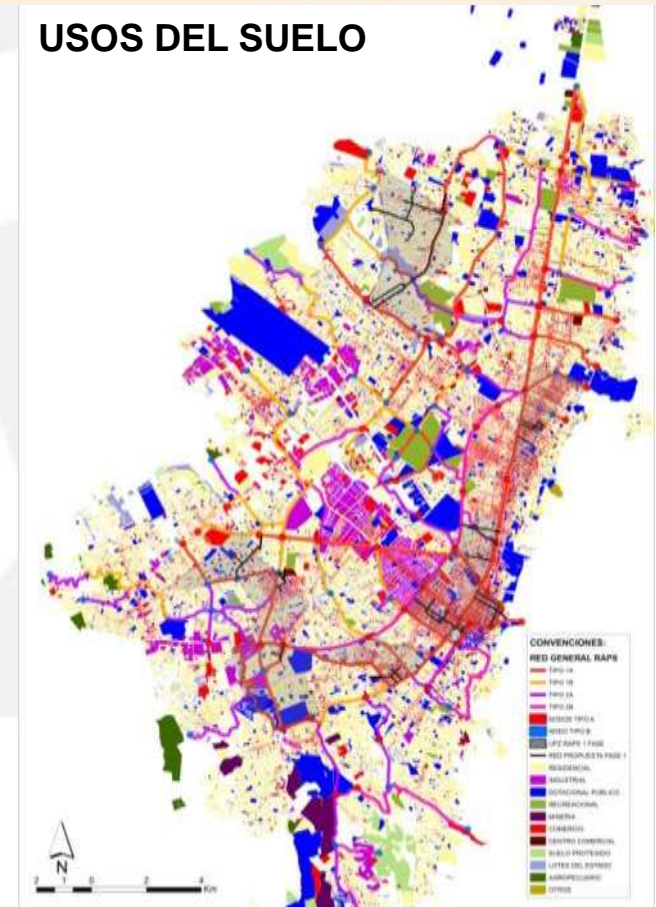
LA RED DE RAPS

SECTOR MOVILIDAD

RED DE CENTRALIDADES



USOS DEL SUELO

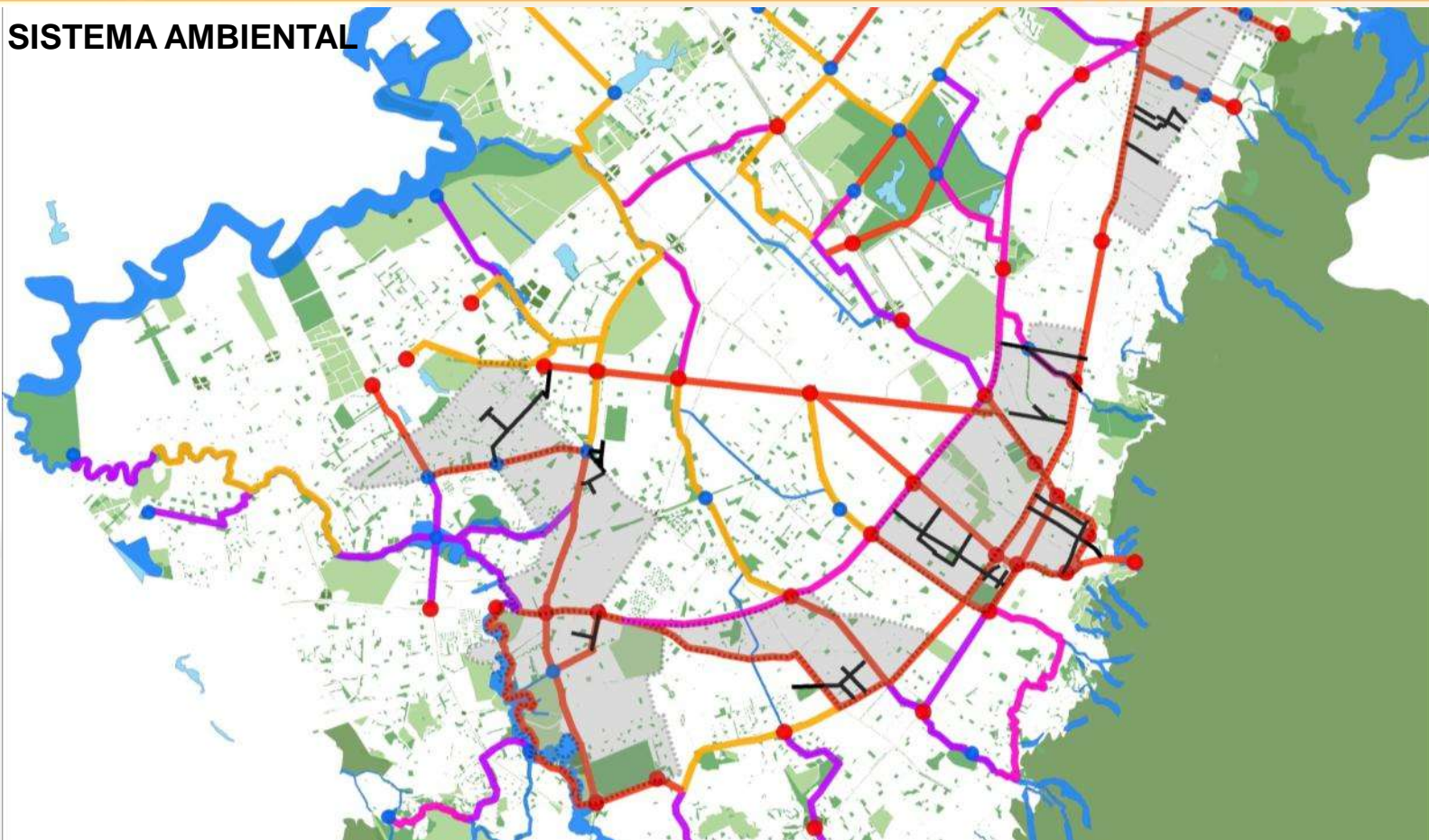




LA RED DE RAPS

**SECTOR
MOVILIDAD**

SISTEMA AMBIENTAL



BOG BOGOTÁ
POSITIVA
GOBIERNO DE LA CIUDAD

**DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN
DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS**





LA RED DE RAPS

**SECTOR
MOVILIDAD**

SISTEMA DE TRANSPORTE

CONVENCIONES:

RED GENERAL RAPS

- TIPO 1A
- TIPO 1B
- TIPO 2A
- TIPO 2B
- NODOS TIPO A
- NODO TIPO B
- UPZ RAPS 1 FASE
- RED PROPUESTA FASE 1
- ESTACIONES TRANSMILENIO
- TRONCAL TRANSMILENIO
- ALIMENTADORES
- RUTAS DE TRANSPORTE COLECTIVO



CONVENCIONES:
RED GENERAL RAPS



LA RED DE RAPS

**SECTOR
MOVILIDAD**

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

CONVENCIONES:

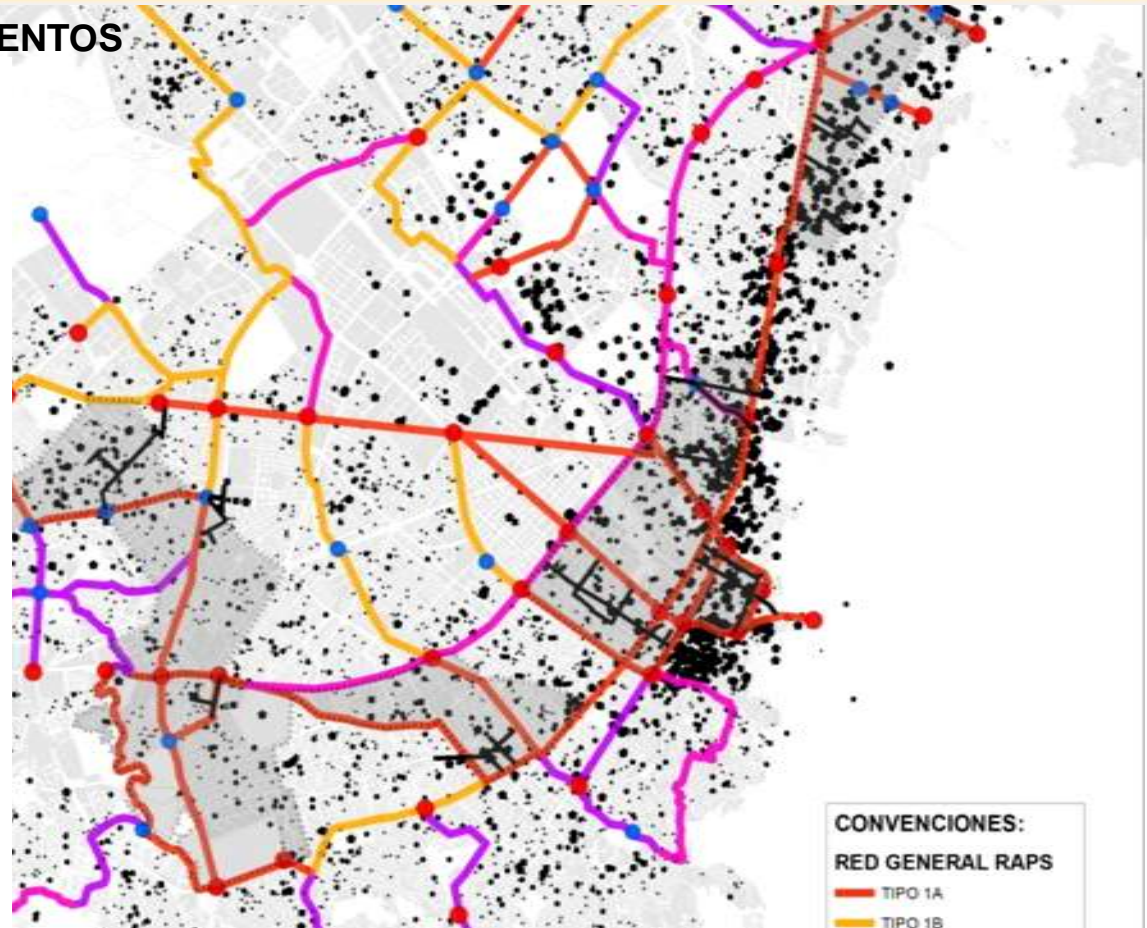
RED GENERAL RAPS

- TIPO 1A
- TIPO 1B
- TIPO 2A
- TIPO 2B
- NODOS TIPO A
- NODO TIPO B
- UPZ RAPS 1 FASE
- RED PROPUESTA FASE 1

EQUIPAMIENTOS

ESCALA

- METROPOLITANA
- URBANA
- ZONAL
- VECINAL



- CONVENCIONES:
RED GENERAL RAPS
- TIPO 1A
 - TIPO 1B



LA RED DE RAPS

SECTOR MOVILIDAD

RED DE CENTRALIDADES




CONVENCIONES:

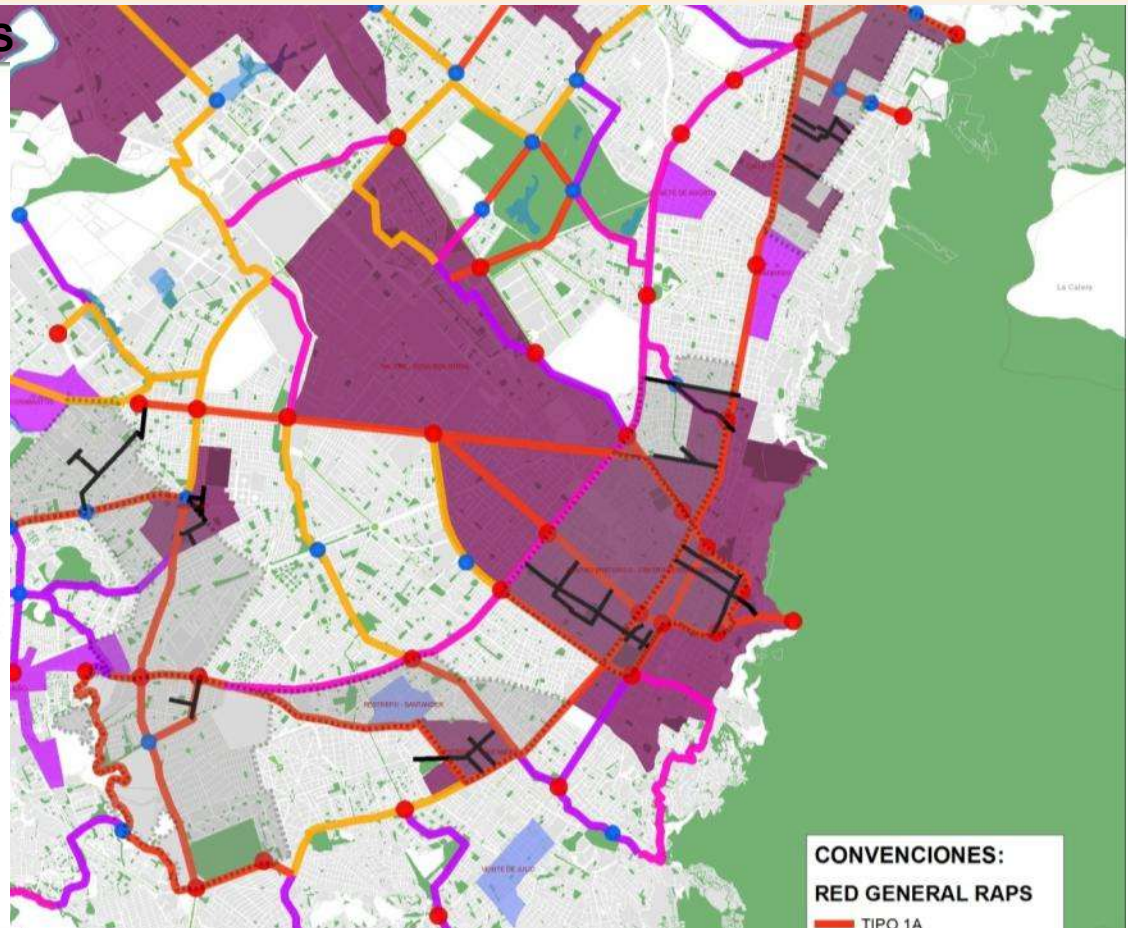
RED GENERAL RAPS

-  TIPO 1A
-  TIPO 1B
-  TIPO 2A
-  TIPO 2B
-  NODOS TIPO A
-  NODO TIPO B
-  UPZ RAPS 1 FASE
-  RED PROPUESTA FASE 1

CENTRALIDADES

NIVELES

-  PRIMER NIVEL
-  SEGUNDO NIVEL
-  TERCER NIVEL



CONVENCIONES:
RED GENERAL RAPS
 TIPO 1A



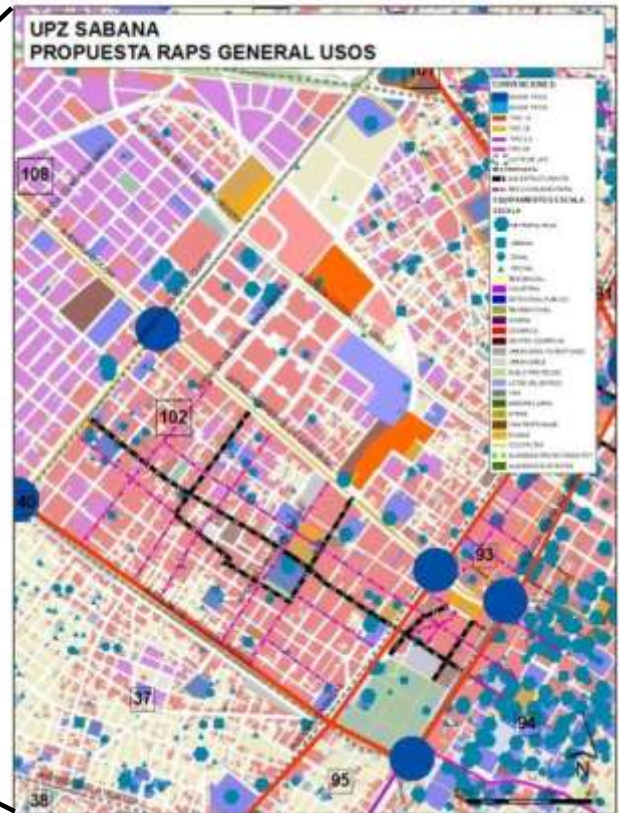
CONTENIDO PRESENTACION

**SECTOR
MOVILIDAD**

1. OBJETIVO Y FASES DE CONSULTORÍA
2. JUSTIFICACION GENERAL DE LAS RAPS
3. DEFINICION Y PROCESO METODOLOGICO
4. CARACTERIZACION, JERARQUIZACIÓN Y PRIORIZACION
5. CARACTERIZACION 10 RAPS PRIORIZADAS
6. PROPUESTA GENERAL DEL PROGRAMA RAPS
7. IMPLEMENTACION DEL LAS RAPS
8. PROPUESTAS PARA LAS 10 RAPS FASE I



SECTOR MOVILIDAD





TRABAJO DE CAMPO

SECTOR MOVILIDAD

- Entre **2 y 3 Recorridos** a cada UPZ's por cada miembro del equipo consultor.
- **404 Encuestas** en 10 UPZ's . Cuestionario de 23 preguntas cerradas de selección múltiple y calificación de atributos, realizada en diferentes periodos horarios.
- Aforo de 16 horas de **11 Estaciones Maestras** peatonales en cada UPZ seleccionada (10 priorizadas). Laboral
- Aforo de **5 estaciones Maestras** peatonales de 12 horas en fin de semana
- **21 aforos multimodales** en intersecciones criticas en las 10 UPZ's. Realizado durante las 3 horas pico de cada Zona. Medición de ciclos semafóricos, y características físicas de la intersección.
- **36 aforos de estaciones peatonales** sencillas en hora pico en las 10 UPZ's.
- Convocatoria a una **reunión de participación con comunidades** en cada una de las UPZ's seleccionadas. Asistencia de cerca de 30 lideres comunitarios en reuniones y entrevistas complementarias con actores implicados.

TRABAJO DE CAMPO AFOROS

SECTOR MOVILIDAD



ESTACIÓN MAESTRA: 16 horas, de 6:00 a 22:00.

Día hábil de martes a jueves y Día sábado

Ubicación: Cra 92 - Av. Suba

ESTACIONES SENCILLAS PERIODO PICO: 3 horas, de 6:00 a 9:00 am

Día hábil de martes a jueves.

Ubicación: Calle 139 – Av Ciudad de Cali

Calle 132 – Cra. 91.

Cra 93 – ClI 126

ESTACIONES PEATONALES PERIODO PICO: 3 horas, de 6:00 a 9:00 am

Día hábil de martes a jueves.

Ubicación: Calle 142 – Cra 91

Transversal de Suba – Cra 100

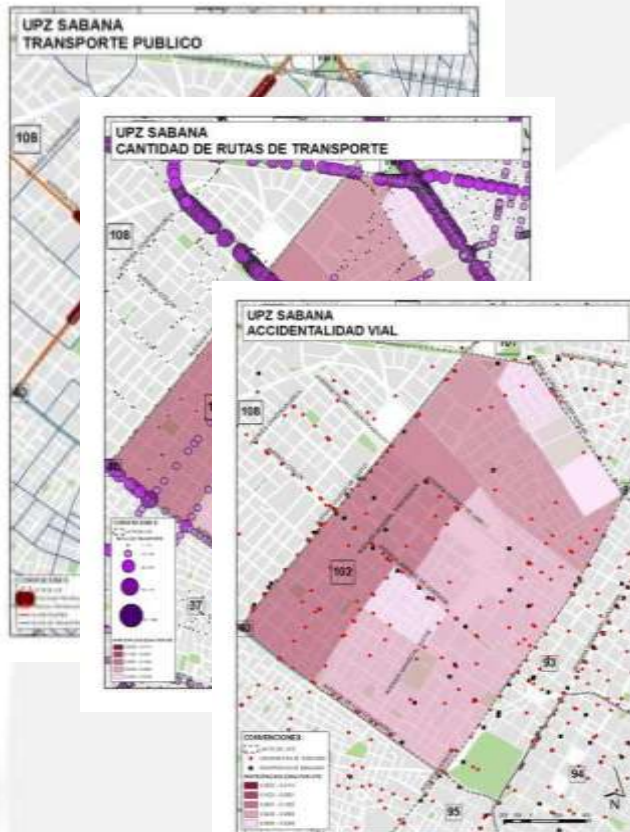
Calle 139 – Cra. 101

Calle 132 – Cra. 102A

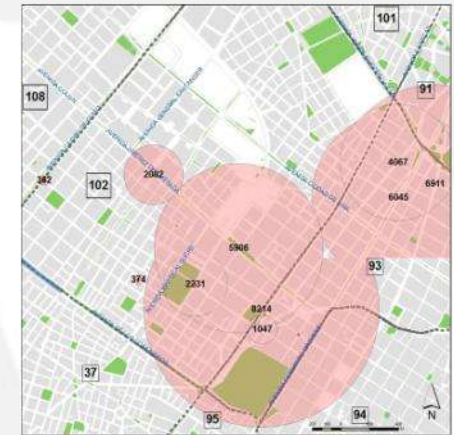


CARACTERIZACION REDES PRIORIZADAS FASE 2 CONSULTORIA

SECTOR MOVILIDAD



Caracterización Ambiental



Volúmenes Peatonales

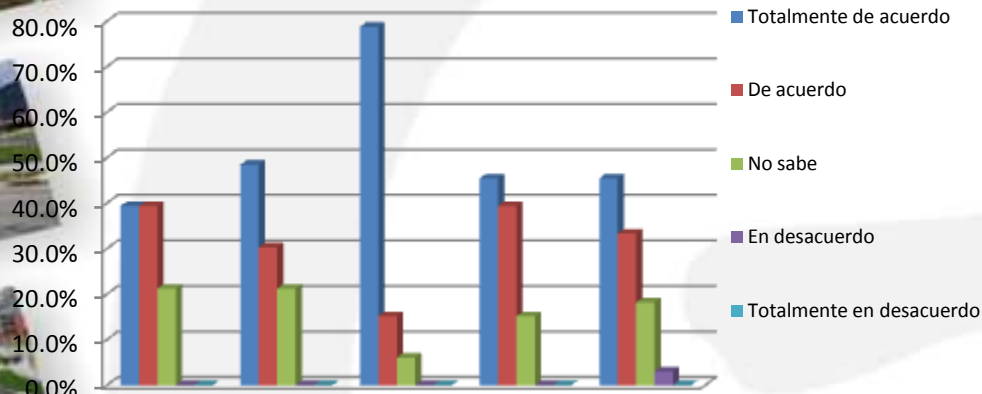
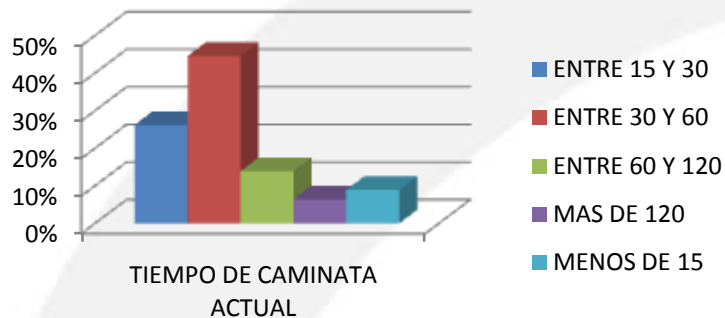


DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN
DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS



TRABAJO DE CAMPO ENCUESTA

SECTOR MOVILIDAD



CONSIDERO QUE SE REQUIERE CONSTRUIR EN ESTA ZONA NUEVAS VIAS PARA PEATONES

CONSIDERO QUE SE REQUIERE CONSTRUIR EN ESTA ZONA NUEVAS VIAS PARA CICLISTAS

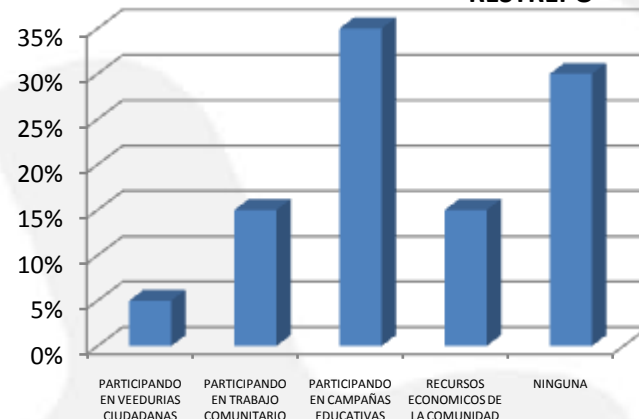
CONSIDERO QUE SE REQUIERE CONSTRUIR EN ESTA ZONA NUEVAS VIAS PARA DISCAPACITADOS

EN ESTE SECTOR SE FACILITA QUE NIÑOS Y ADULTOS MAYORES SALGAN A PIE

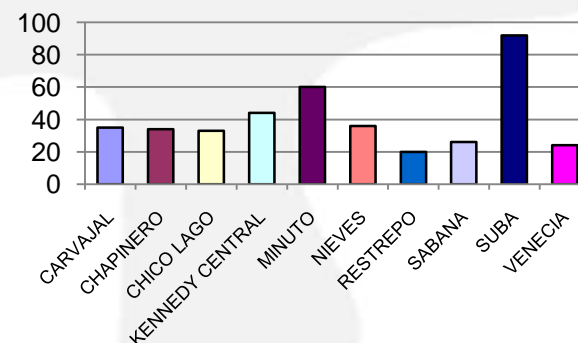
LAS AUTORIDADES LE DAN UN TRATO PREFERENCIAL A LOS PEATONES

CHICO

APOYARIA USTED LA PEATONALIZACION DE ALGUNAS CALLES DE ESTA ZONA CON: RESTREPO



NÚMERO DE ENCUESTAS POR UPZ

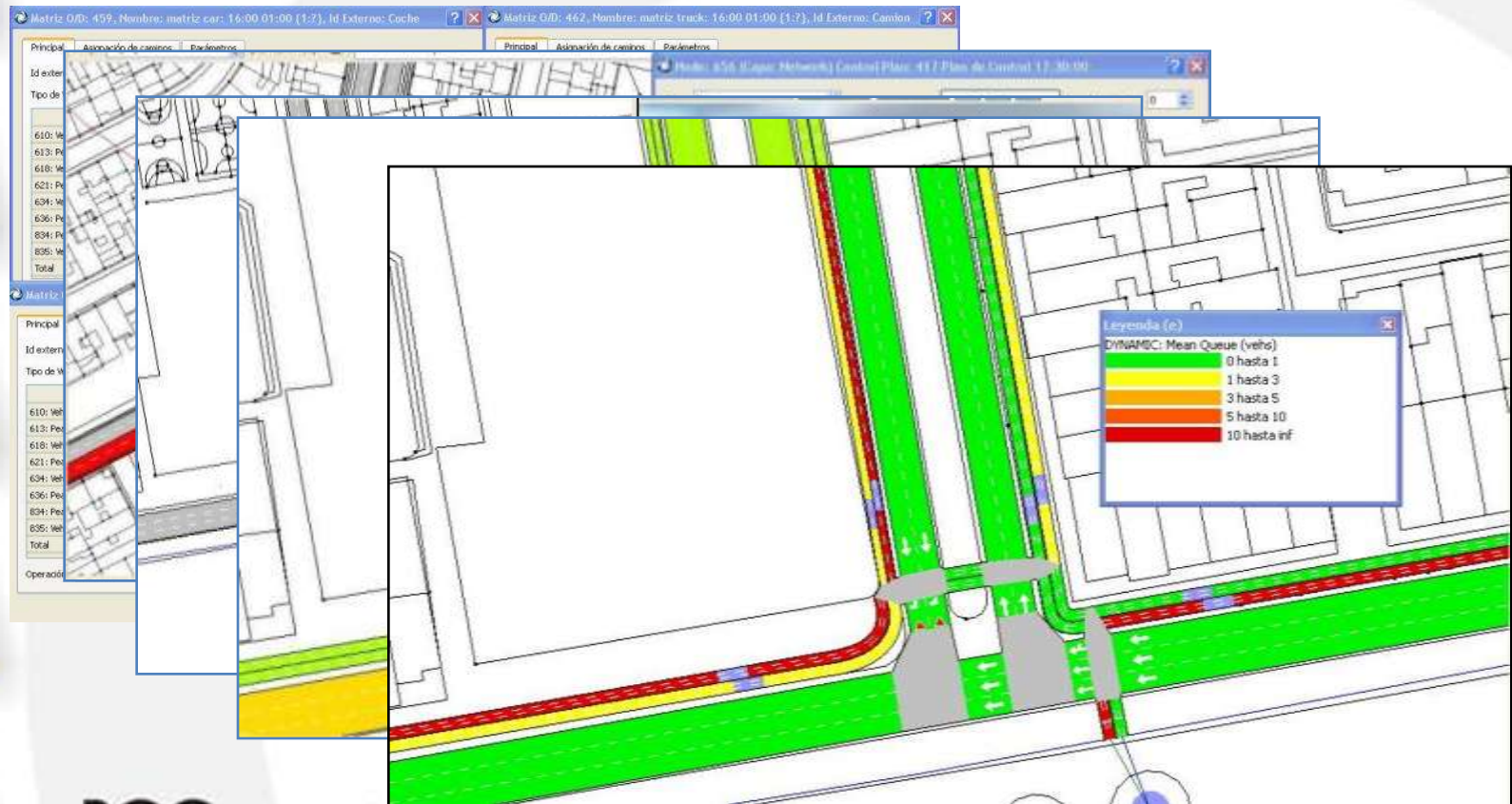




HERRAMIENTAS DE MODELACIÓN

**SECTOR
MOVILIDAD**

Intersecciones críticas modelizadas con Software de microsimulación
AIMSUN NG



BOGOTÁ POSITIVA
GOBIERNO DE LA CIUDAD

DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN
DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS



EPYPSA



TRABAJO DE CAMPO REUNIONES COMUNIDAD

SECTOR MOVILIDAD





HERRAMIENTAS DE MODELACIÓN

SECTOR MOVILIDAD

Análisis de los niveles de servicio en Andenes

Nivel de servicio A

Espacio peatonal $> 5.6 \text{ m}^2/\text{peat}$ Flujo $\leq 61 \text{ peat}/\text{min}/\text{m}$

En un andén con nivel de servicio A, los usuarios se mueven en zonas ideales sin interferencias de otros peatones. Las velocidades de marcha son regulares libremente y los conflictos entre peatones son improbables.



Nivel de servicio B

Espacio peatonal $> 3.7-5.6 \text{ m}^2/\text{peat}$ Flujo $> 16-23 \text{ peat}/\text{min}/\text{m}$

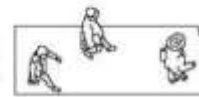
En el nivel de servicio B, hay suficiente área para que el peatón camine libremente a la velocidad que desee. A este nivel, los peatones comienzan a enterarse de la presencia de otros y a seleccionar una trayectoria adecuada.



Nivel de servicio C

Espacio peatonal $> 2.2-3.7 \text{ m}^2/\text{peat}$ Flujo $> 23-33 \text{ peat}/\text{min}/\text{m}$

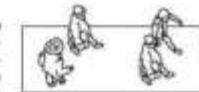
En el nivel de servicio C, el espacio es suficiente para velocidades de marcha normales y para sobrepasar sobre otros peatones en la dirección principal. El movimiento en dirección contrario o la realización de cruces pueden causar pequeños conflictos, lo cual hará que las velocidades y flujos sean un poco menores.



Nivel de servicio D

Espacio peatonal $> 1.4-2.2 \text{ m}^2/\text{peat}$ Flujo $> 33-49 \text{ peat}/\text{min}/\text{m}$

En este nivel de servicio, la libertad de elegir la velocidad de marcha individual o realizar sobrepasos, están restringidos. Los movimientos en la dirección secundaria o en cruces, presentan una alta probabilidad de conflictos y requieren frecuentes cambios de posición y velocidad. Este nivel de servicio indica una circulación razonablemente fluida, pero la fricción e interacción entre los peatones es muy pesada.



Nivel de servicio E

Espacio peatonal $> 0.75-1.4 \text{ m}^2/\text{peat}$ Flujo $> 49-75 \text{ peat}/\text{min}/\text{m}$

En el nivel de servicio E, los peatones restringen su velocidad de marcha ajustando con frecuencia su paso. En su nivel más bajo, el movimiento hacia adelante es posible solamente arrastrando los pies. El espacio no es suficiente para hacer sobrepasos sobre los peatones más lentos. Los movimientos en la dirección secundaria o la realización de cruces son posibles, pero con dificultad extrema. Los volúmenes de diseño se acercan al límite de la capacidad peatonal, con cuellos de botella e interrupciones del flujo.



Nivel de servicio F

Espacio peatonal $\leq 0.17 \text{ m}^2/\text{peat}$

En el nivel de servicio F, todas las velocidades de marcha están totalmente restringidas y el movimiento hacia adelante se realiza solamente arrastrando los pies. Hay un contacto frecuente e inevitable con otros peatones. Los movimientos en la dirección secundaria o la realización de cruces son virtualmente imposibles de realizar. El flujo es esporádico e inestable. El espacio es más característico de zonas de espera que de zonas de paso peatonales.





CONTENIDO PRESENTACION

**SECTOR
MOVILIDAD**

1. OBJETIVO Y FASES DE CONSULTORÍA
2. JUSTIFICACION GENERAL DE LAS RAPS
3. DEFINICION Y PROCESO METODOLOGICO
4. CARACTERIZACION, JERARQUIZACIÓN Y PRIORIZACION
5. CARACTERIZACION 10 RAPS PRIORIZADAS
6. PROPUESTA GENERAL DEL PROGRAMA RAPS
7. IMPLEMENTACION DEL LAS RAPS
8. PROPUESTAS PARA LAS 10 RAPS FASE I



PROPUESTA GENERAL PROGRAMA RAPS FASE 3 CONSULTORIA

**SECTOR
MOVILIDAD**

DIMENSIONES PARA IMPLEMENTACION DEL PROGRAMA

1. Implementación Normativa y de Gestión
 - Jurídica, Institucional y Financiera
2. Implementación Física y de Infraestructuras
 - Urbanística, Ambiental y de Movilidad
3. Implementación de Participación Social
 - Institucional, Comunitaria y Operativa

PROPUESTA GENERAL PROGRAMA RAPS FASE 3 CONSULTORIA - INSERCIÓN

**SECTOR
MOVILIDAD**

PRECONTRATACIÓN	Dimensiones	Fases	Función y responsabilidades				Recursos	Programa	Entidades
	Acción general		Particularización de la acción						
REGULATORIA	Creación y fundamento legal	Aprobación	Definición de hecho jurídico		PD	AD	Secretaría de Planeación Distrital		
		Inclusión a POT - Articulación a Revisión		Discurso operativo		PD		AD	
		Acuerdos Interinstitucionales		Definición de acción estratégica		PD		AD	
		Unidades de acción y coordinación		Líderes de subproyectos		PD		AD	
		Interventoría Urbanas		Lógicas de la estructura del espacio		PD		AD	
		Definición y dimensión de las reservas viales		Acción jurídica específica para la zonas		PD		AD	
COMITÉ INTERSECTORIAL DE REDES PEATONALES ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA ACTUAL	FORMULACIÓN INDIVIDUAL DE RAPS BAJO LA ESTRUCTURA DEL COMITÉ INTERSECTORIAL (CREACIÓN DEL COMITÉ)								
	Social - URBANÍSTICA	Diseño	Coordinación estructural Secretaría técnica Ejecución o construcción	Información	Encuentros proyecto - comunidad	PD	1, 2	Secretaría de Planeación IDU Secretaría de Movilidad	IDU - Sec. Movilidad - Consultores
				Consulta	Información primaria	PD	1		IDU - Sec. Movilidad - Consultores
				Ejecución asignación de recursos	Asignación de recursos para obra y procesos	PD	1		IDU
				Participación y concertación	Definición de acciones conjuntas	PD	1,2		IDU - Sec. Movilidad - Consultores
				Acciones de legitimidad	Articulación de intereses oficiales y púb	PD	1,2		Secretaría de Movilidad - Consultores
				Participación en etapa de Diseño	Definición de estructuras finales	PD	1		IDU - Sec. Movilidad - Consultores
				Identificación de agentes y entidades	Información primaria	PD	1		IDU - Sec. Movilidad - Consultores
	INICIO DE OBRAS								
	Urbanística - Social - Institucional - OPERATIVA	Constructiva	Coordinación estructural Secretaría técnica Ejecución o construcción	Participación	Encuentros proyecto - comunidad	PD - PR	1	Secretaría de Planeación IDU Secretaría de Movilidad	IDU - Sec. Movilidad - Consultores
				Ejecución parques	Obra	PD - PR	3		IDRD
				Ejecución Manejo y admón EP	Obra	PD - PR	1		DADEP
				Ejecución Arborización	Obra	PD	1		Jardín Botánico
				Ejecución Vías y andenes	Obra	PD - PR	1		IDU
				Ejecución Seguridad	Obra	PD - PR	3		Policía Metropolitana
				Ejecución mobiliario	Obra	PD - PR	1		Privados - Publicidad
	CREACIÓN UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL - SECRETARÍA DE MOVILIDAD								
	Urbanística - Social - Institucional - OPERATIVA	Puesta en marcha y sostenibilidad	Coordinación Estructural Secretaría técnica Ejecución o construcción	Ejecución capacitación	Generar condiciones de aceptación	PD - PR	2	Secretaría de Planeación IDU Secretaría de Movilidad	Secretaría Integración
				Ejecución asignación de recursos	Asignación de recursos para obra y procesos	PD	2		IDU
				Ejecución concertación	Definir actores y responsabilidades	PD - PR	2		IDU - S. Movilidad - Consultores
				Ejecución identidad	Agendas de acción	PD - PR	2		DADEP - Acción Social -
				Ejecución Vías y andenes	Agenda de responsabilidades	PD	2		IDU
				Ejecución Seguridad	Asignación de responsabilidades	PD	2		Policía Metropolitana - Sociedad
				Ejecución gestión servicio Público	Coordinación con privados	PD - PR	2		Sec. Movil - Transportadores
				Ejecución articulación a sistema	Generación de programas	PD - PR	2		Secretarías de Planeación y Movilidad
				Ejecución Seguridad vial	Asignación de recursos y concertación	PD - PR	2		ETB - Secretaría Movilidad

PROPUESTA GENERAL PROGRAMA RAPS

FASE 3 CONSULTORIA- PLAN DE DESARROLLO

SECTOR MOVILIDAD

Espacio público para la inclusión		
Sectores relacionados: Movilidad, Planeación, Desarrollo Económico, Gobierno, Cultura, Recreación y Deporte		
Proyectos	Metas	Línea Base
Programa 1 Mejoramiento y ampliación del espacio público.	Construir 473.200,2 m ² de espacio público.	
	Mantener 10.648.584 m ² de espacio público.	
Infraestructura para el espacio público.	Construir 33 puentes peatonales.	
	Mantener 20 puentes peatonales.	
	Construir 7 rampas de puentes peatonales.	
Sostenibilidad integral del Sistema distrital de parques.	Diseñar 58 parques nuevos, a través de Planes Directores de Parques.	68 Planes Directores de Parques adoptados actualmente – SDP.
Espacio público como lugar de conciliación de derechos		
Sectores relacionados: Gobierno, Planeación, Cultura, Recreación y Deporte.		
Proyectos	Metas	Línea Base
Programa 2 Sistema distrital de gestión del espacio público.	Suscribir 273 convenios y/o contratos sobre la propiedad inmobiliaria de la ciudad para la administración y gestión concertada.	Contratos de Administración y Mantenimiento de Espacio Público celebrados: 99. Contratos de arrendamiento de bien fiscal: 38. TOTAL: 137 - DADEP.
Bogotá espacio de vida		
Sectores relacionados: Cultura, Recreación y Deporte, Planeación.		
Proyectos	Metas	Línea Base
Programa 3 Equipamientos culturales, recreativos y deportivos.	Construir 17 equipamientos de cultura, deporte y recreación.	5 escenarios de deporte extremo, 8 escenarios culturales y 95 parques zonales y metropolitanos - Inventario de escenarios IDRD a 2008.
	Reforzar estructuralmente, adecuar o diversificar 24 equipamientos deportivos y culturales.	116 (8 coliseos adecuados o reforzados, 108 Parques metropolitanos, zonales y escenarios deportivos) - Inventario de escenarios IDRD a 2008.
	Realizar anualmente acciones de mantenimiento en 1.580 parques.	1.500 mantenidos en 2007 – IDRD.



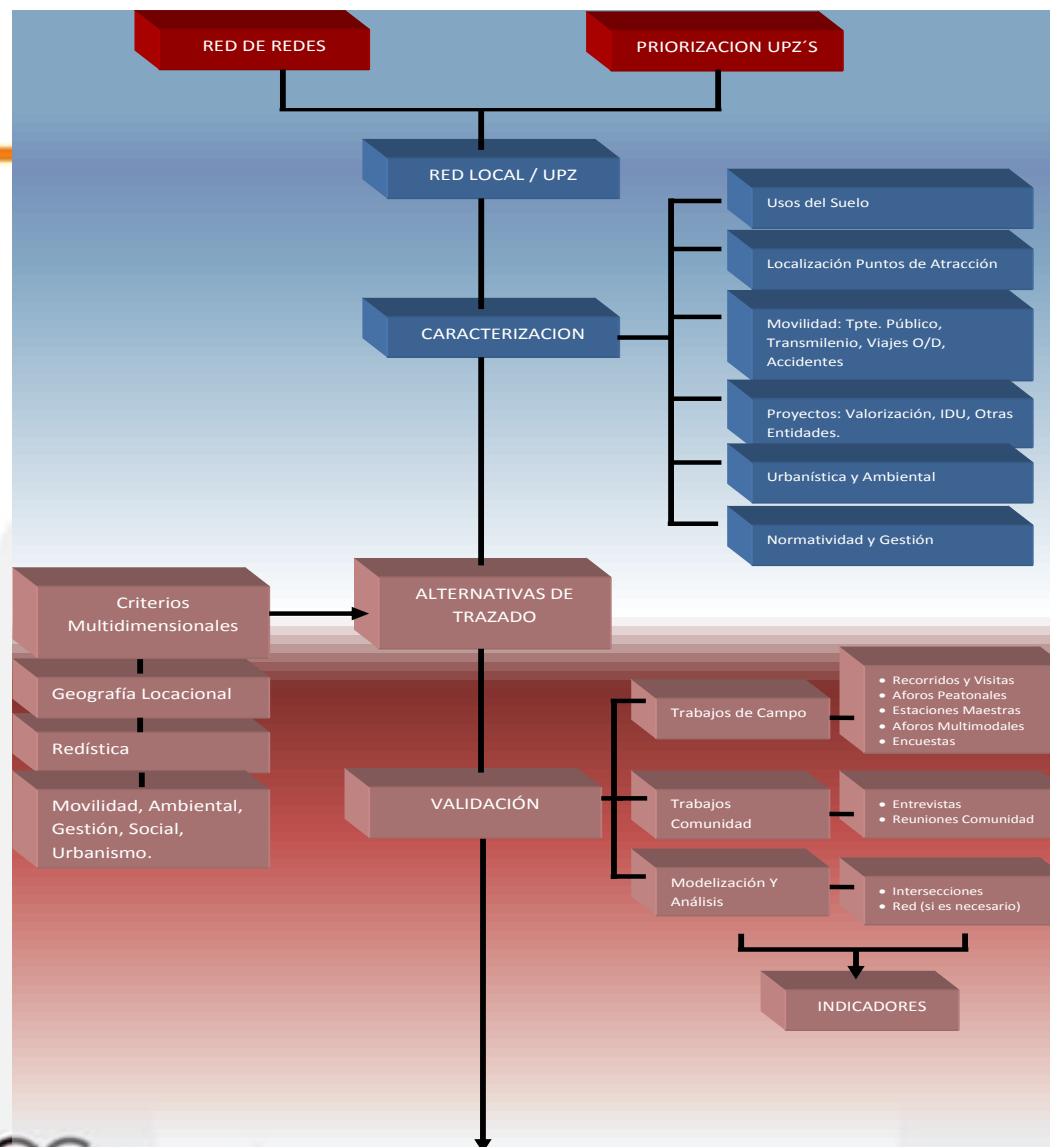
CONTENIDO PRESENTACION

**SECTOR
MOVILIDAD**

1. OBJETIVO Y FASES DE CONSULTORÍA
2. JUSTIFICACION GENERAL DE LAS RAPS
3. DEFINICION Y PROCESO METODOLOGICO
4. CARACTERIZACION, JERARQUIZACIÓN Y PRIORIZACION
5. CARACTERIZACION 10 RAPS PRIORIZADAS
6. PROPUESTA GENERAL DEL PROGRAMA RAPS
7. IMPLEMENTACION DE LAS RAPS
8. PROPUESTAS PARA LAS 10 RAPS FASE I

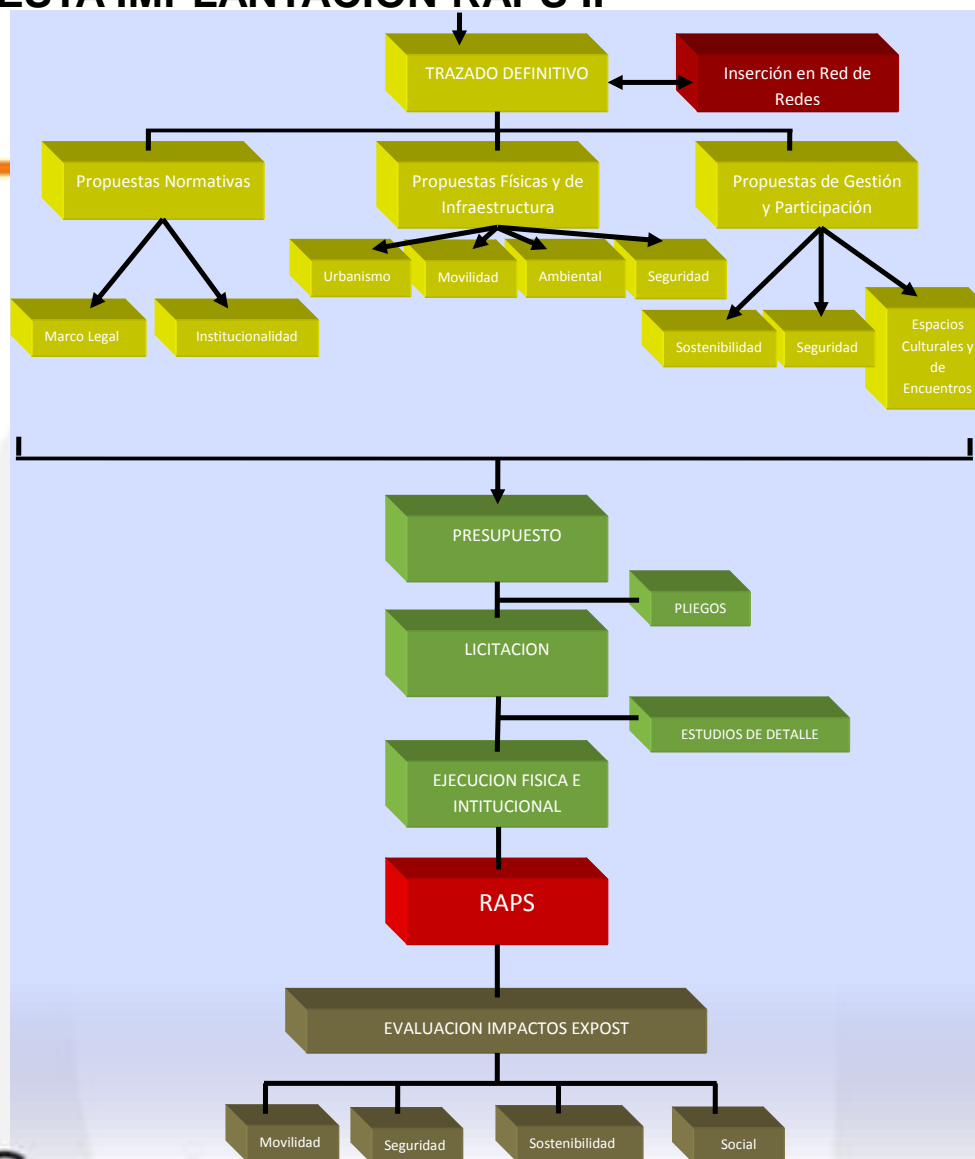
PROPUESTA IMPLANTACION RAPS I

SECTOR MOVILIDAD



PROPUESTA IMPLANTACION RAPS II

SECTOR
MOVILIDAD





INDICADORES DE IMPACTO

SECTOR MOVILIDAD

URBANISMO

•Cualificación urbana

Cantidad de sectores residenciales conectados por las RAPS

M2 de espacio público peatonal cualificado (andenes, plazoletas, parques...)

Cantidad de elementos de mobiliario urbano por RAPS

Número y / o M2 de espacio público demarcado y señalizado

AMBIENTALES

•Calidad ambiental

% de disminución de riesgos naturales controlados (ambientales, químicos, tecnológicos...)

% de disminución partículas en suspensión (CO2, db, GEI)

Número de árboles por habitante

•Calidad sensorial

Cantidad de vallas retiradas por RAPS implantadas

Disminución del números de lugares de concentración de basura



INDICADORES DE IMPACTO

SECTOR MOVILIDAD

MOVILIDAD

• Peatones

▲ *% de peatones / Número total de peatones por RAPS* → **NdS**

• Tráfico

▲ *Cambios en la ocupación: Flujo / Capacidad* → **NdS**

• TM

▲ *% Subidos y bajados en el ámbito*

• Accidentes

Tasa de accidentalidad

• Intersecciones

Tiempo de demora – peatones

• Tiempo de viajes de peatones

Desplazamiento en minutos / total tiempo de viaje



INDICADORES DE IMPACTO

SECTOR MOVILIDAD

USO SOCIAL DEL ESPACIO PÚBLICO

Cohesión social

Accesibilidad

Participación

Números de espacios de intercambio social generados por RAPS

Número de equipamientos sociales servidos por RAPS (Ocio, cultura, recreación, deporte)

Número de puntos de encuentro comunitario por RAPS

Número de actividades socioculturales realizadas en las RAPS

Número de robos disminuidos UPZ – RAPS

Implantación de:

Bibliotecas móviles

Puntos de información

Puntos de compra de pasajes de TM

Comercio

Realización de eventos:

Usos temporales
(Ferias, mercados móviles, exposiciones, eventos culturales...)



CONTENIDO PRESENTACION

**SECTOR
MOVILIDAD**

1. OBJETIVO Y FASES DE CONSULTORÍA
2. JUSTIFICACION GENERAL DE LAS RAPS
3. DEFINICION Y PROCESO METODOLOGICO
4. CARACTERIZACION, JERARQUIZACIÓN Y PRIORIZACION
5. CARACTERIZACION 10 RAPS PRIORIZADAS
6. PROPUESTA GENERAL DEL PROGRAMA RAPS
7. IMPLEMENTACION DEL LAS RAPS
8. PROPUESTAS PARA LAS 10 RAPS FASE I



PROPUESTA DE ELEMENTOS COMUNES A TODAS LAS RASP

SECTOR MOVILIDAD

MOBILIARIO

- Canecas
- Luminarias
- Bancas
- Kioscos
- Cabinas telefónicas
- Bolardos



BOG BOGOTÁ POSITIVA
GOBIERNO DE LA CIUDAD

VEGETACIÓN ESTRUCTURADA

- Arboles
- Jardineras

DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS



EPYPSA



PROPUESTA DE ELEMENTOS COMUNES A TODAS LAS RASP

SECTOR MOVILIDAD

ELEMENTOS URBANOS

• Rasantes

• Rampas

• Tratamientos de piso

• Señalización

Eje estructural

Color unificado (Textura de piso)

Accesibilidad a personas con movilidad reducida

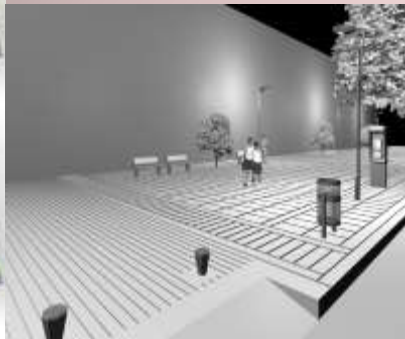
Para invidentes

Vertical :

Avisos de información, de
ubicación y acceso a las RAPS

Horizontal:

Demarcación de cebras
Segregación (Bicicletas /
Peatones)





PROPUESTA DE ELEMENTOS COMUNES A TODAS LAS RASP

SECTOR MOVILIDAD

TRÁFICO Y REGULACIÓN

•Pompeyanos



En todas las intersecciones excepto con las vías arterias



Para garantizar continuidad peatonal



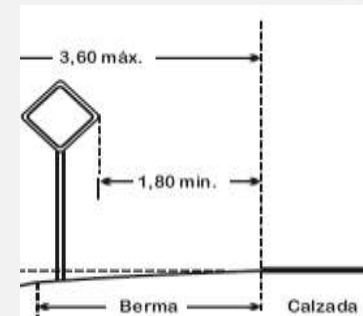
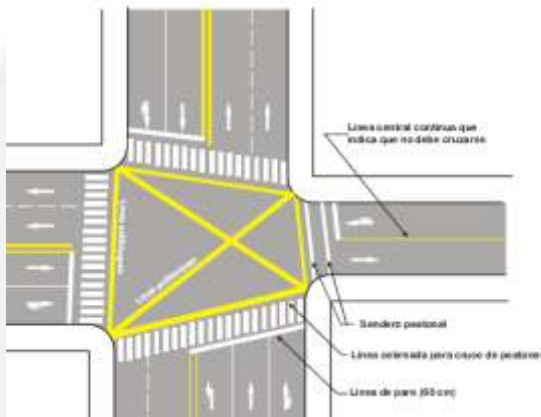
Vertical :

Avisos de información, de ubicación y acceso a las RAPS



Horizontal:

Demarcación de cebras
Segregación (Bicicletas / Peatones)





PROPUESTA DE ELEMENTOS COMUNES A TODAS LAS RASP

SECTOR MOVILIDAD

EN INTERSECCIONES PRINCIPALES

Seguridad Vial



Demarcación del paso de cebra

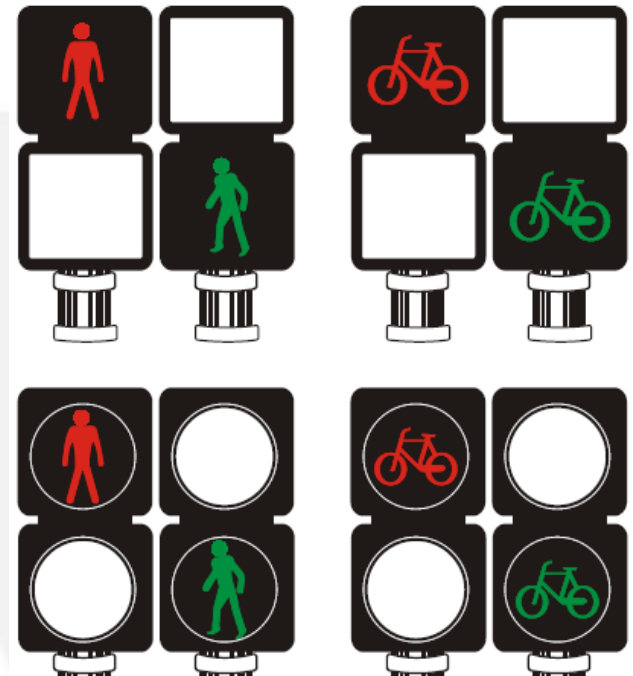
Señales para prioridad peatonal

Señales en giros a la derecha

Semáforos peatonales (Según el caso)

Señales auditivas peatonales

Mejoramiento de fases semafóricas para peatones



BOG BOGOTÁ POSITIVA
GOBIERNO DE LA CIUDAD

DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS



PROPUESTA DE ELEMENTOS COMUNES A TODAS LAS RASP

SECTOR MOVILIDAD

OTRAS MEDIDAS DE TRÁFICO

Tráfico Calmado



Calles 30
(Tráfico vehicular restringido)



PEATONALIZACIÓN TOTAL (En los casos que se justifique)

- Permitiendo accesibilidad a vehículos de asistencia (ambulancias, bomberos, policía)



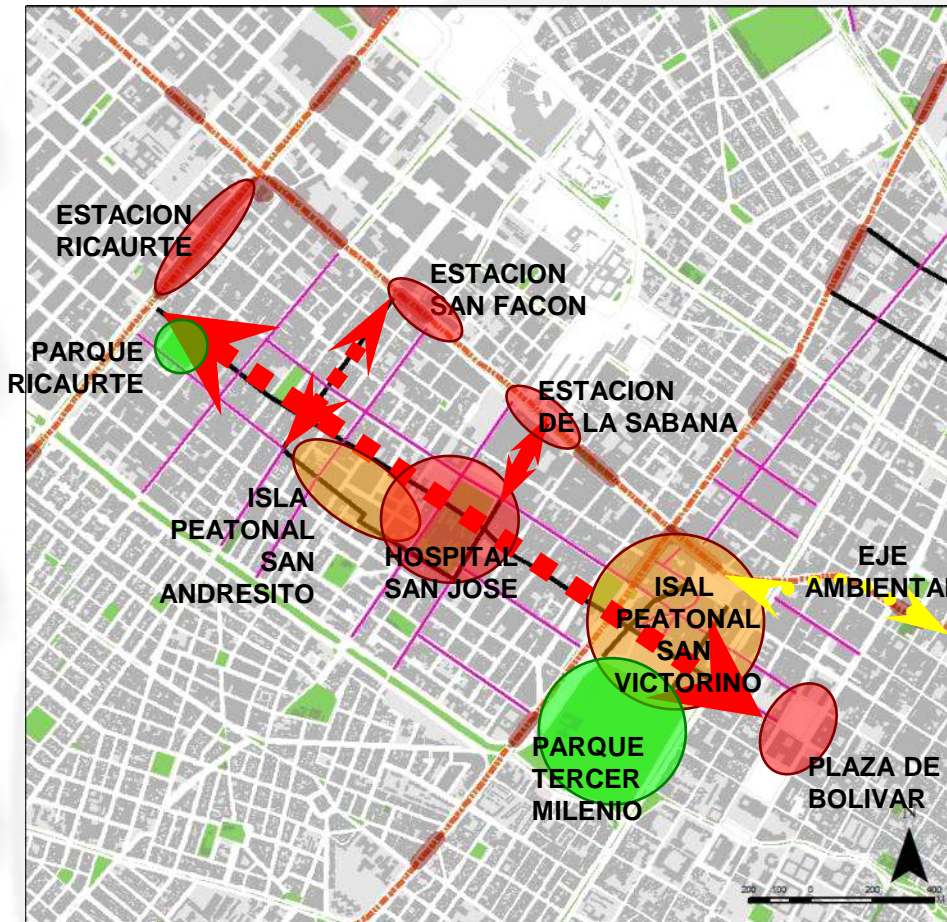
BARRIO LA CANDELARIA (Bogotá D.C)





SABANA

SECTOR MOVILIDAD



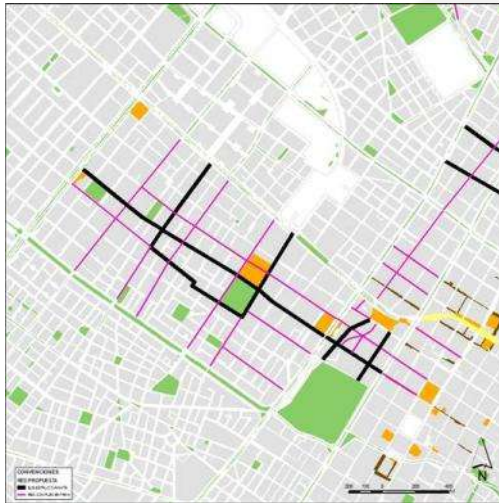
DESCRIPCION:

La RAPS en general se concentra en la construcción del eje de la Calle 10 desde la Av. Carrera 10 hasta la Carrera 30 vinculando los diferentes nodos comerciales en su recorrido, y con la troncal de la Calle 13.



SABANA

SECTOR MOVILIDAD

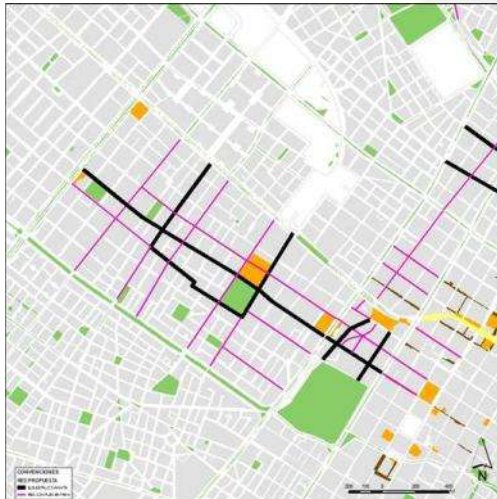


CONVENCIONES GRUPOS PLAN DE OBRAS	
PUENTES PEATONALES	
● Grupo 1	
● Grupo 2	
● Grupo 3	
● Grupo 4	
INTERSECCIONES	
■ Grupo 1	
■ Grupo 2	
■ Grupo 3	
■ Grupo 4	
VIAS	
■ Grupo 1	
■ Grupo 2	
■ Grupo 3	
■ Grupo 4	
ANDENES	
■ Grupo 1	
■ Grupo 2	
PARQUES	
■ Grupo 1	
■ Grupo 2	

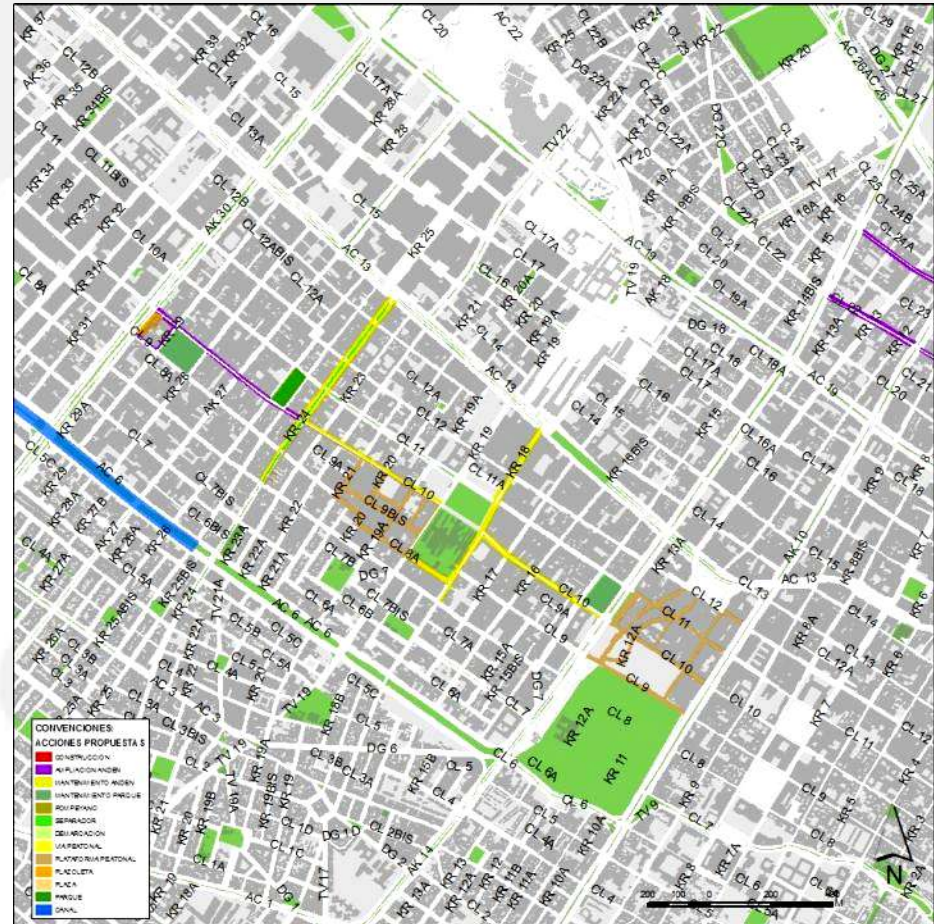


SABANA

SECTOR MOVILIDAD



TIPO DE INTERVENCIÓN	AREA
AMPLIACION ANDEN	5,229.6 Mts
MANTENIMIENTO ANDEN	19,372.6 Mts
MANTENIMIENTO PARQUE	19,233.4 mts
PARQUE	5,886.9 Mts
PLATAFORMA PEATONAL	49,701.9 Mts
PLAZOLETA	2,431.0 Mts
SEPARADOR	2,732.5 Mts
TOTAL	104,587.8 Mts



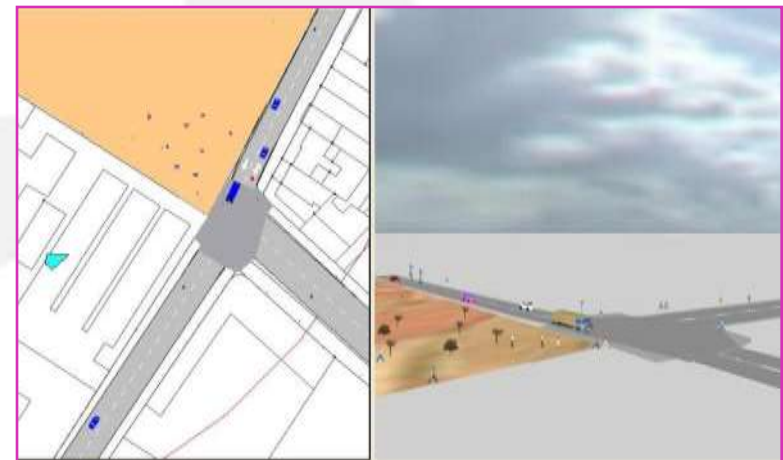
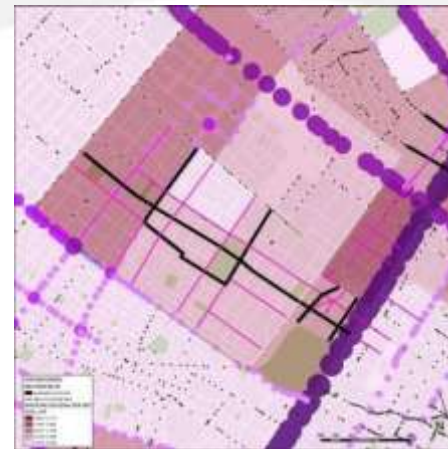


SABANA

SECTOR MOVILIDAD

Las intervenciones de mayor relevancia se concentran en cercanías al Hospital San José, sobre las vías que atienden directamente el sector de San Andresito. Al respecto se propone contar con una **zona 30** por la Cll. 8A, Cll. 9 y Cll. 10 entre Cra. 19 y Cra. 23, incluyendo las calles internas dentro de la zona antes delimitada.

Cabe resaltar que para la vía de conexión con San Victorino, la Cll. 10, se propone el **mejoramiento de andenes** desde la Cra 18 hacia el oriente, hasta conectarse con las zonas peatonales del centro de la ciudad.





SABANA

SECTOR MOVILIDAD



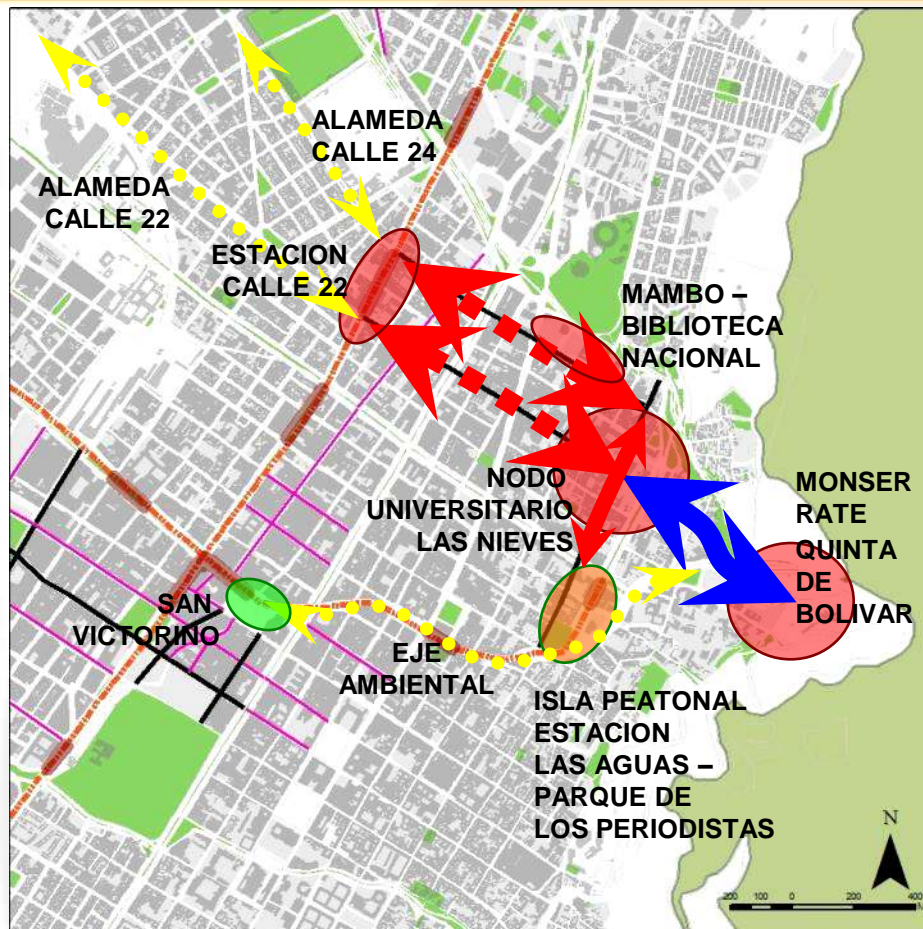


LAS NIEVES

SECTOR MOVILIDAD

DESCRIPCION:

La RAPS en general vincula los ejes culturales y de movilidad peatonal en el sector de las nieves, como desarrollo de las propuestas del PZCB se concentra en complementar el recorrido peatonal de la Av. Jiménez a través del espacio público de la Carrera 4 y las Calles 24 y 22.





LAS NIEVES

SECTOR MOVILIDAD



EL RINCON

SECTOR MOVILIDAD

DESCRIPCION:

La RAPS pretende estructurar el espacio publico de la localidad a través de concentrarse en los principales eje comerciales y de movilidad de la Carrera 91 y Calle 139, vinculando los nodos de centro suba, la plaza de suba y el portal de transmilenio de suba.

Vincula también la estructura ambiental del humedal de Juan Amarillo con el eje de la Calle 131 el cual es un espacio de oportunidad para crear una gran alameda que estructura el ambiente de la localidad.





EL RINCON

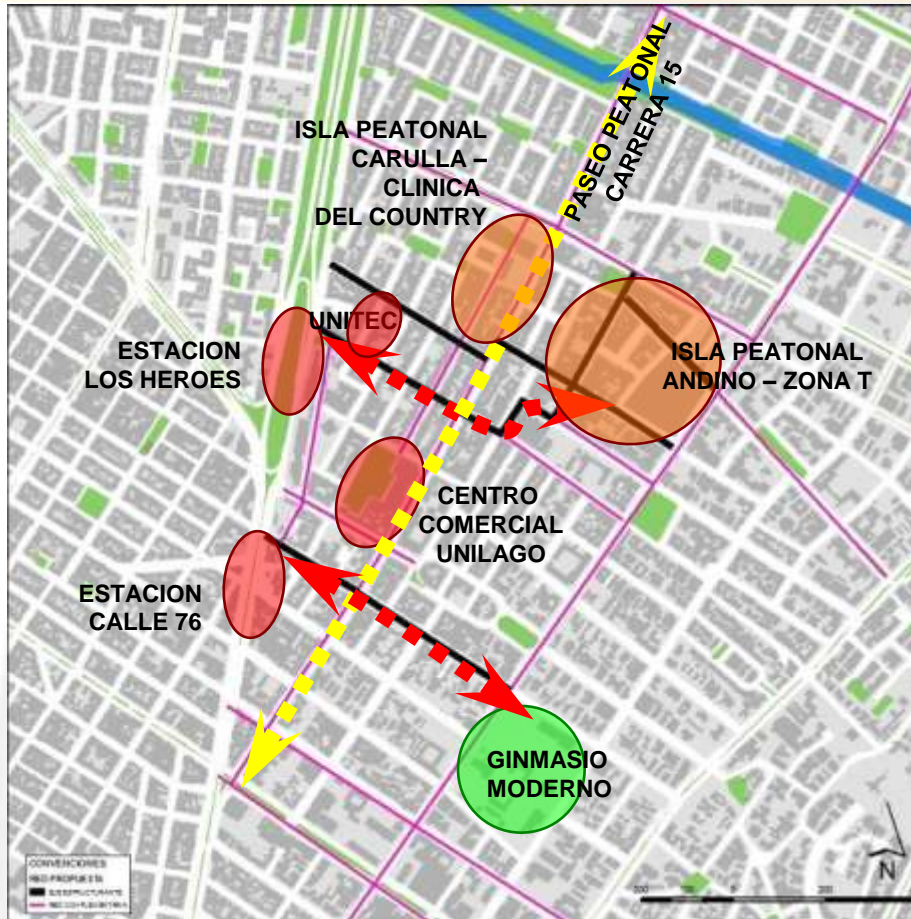
SECTOR MOVILIDAD





CHICO - LAGO

SECTOR MOVILIDAD



DESCRIPCION:

La RAPS en general complementa el paseo peatonal de la carrera 15 mediante la actuación sobre los ejes perpendiculares a esta.

Se han identificado 3 ejes que contienen la mayor congestión peatonal, y que vinculan el sector bancario y el eje comercial de la Carrera 11 y el paseo de la Carrera 15 con las estaciones de transmilenio ubicadas sobre la Caracas y Autopista Norte.

Las acciones se concentran en garantizar la continuidad peatonal y mejorar la seguridad del acceso peatonal a las zonas de servicios y ejes de transporte masivo.



CHICO - LAGO

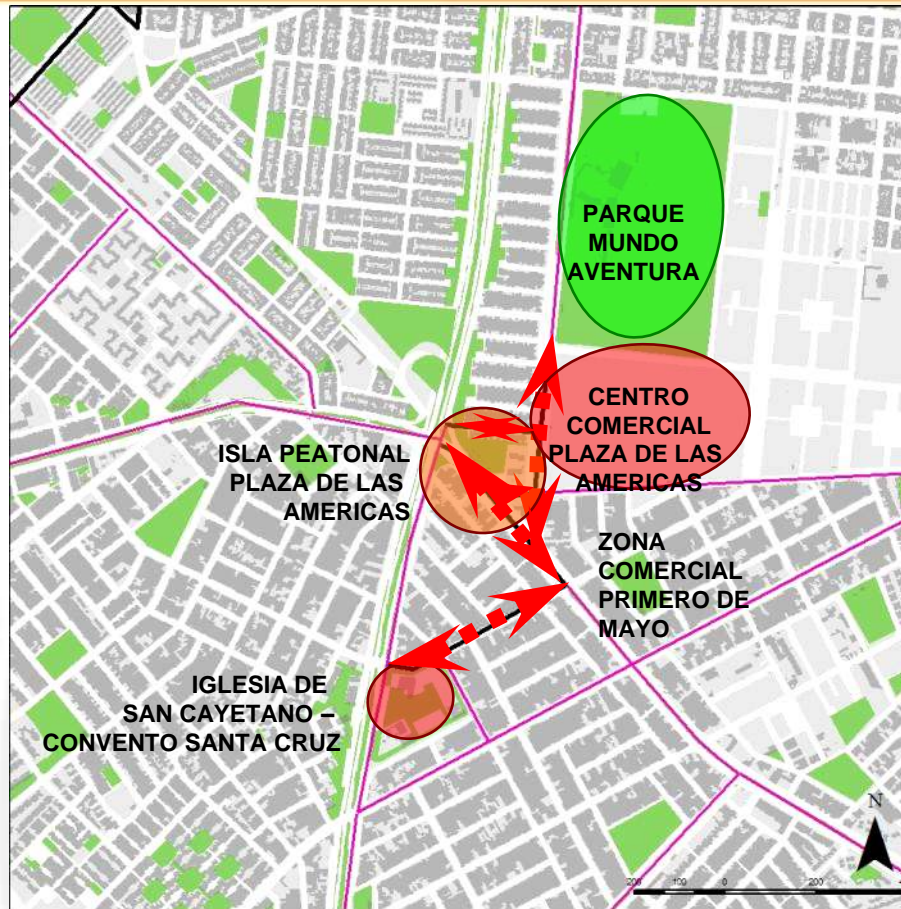
SECTOR MOVILIDAD





CARVAJAL

SECTOR MOVILIDAD



DESCRIPCION:

Es una estructura radial que parte del sector comercial aledaño al Centro Comercial Plaza de las Américas generando una isla peatonal en el cruce de la Av. Boyacá con la Av. Primero de Mayo, desde allí se conecta con el nodo de la iglesia el parque de San Cayetano, y el parque Mundo Aventura.



CARVAJAL

SECTOR MOVILIDAD



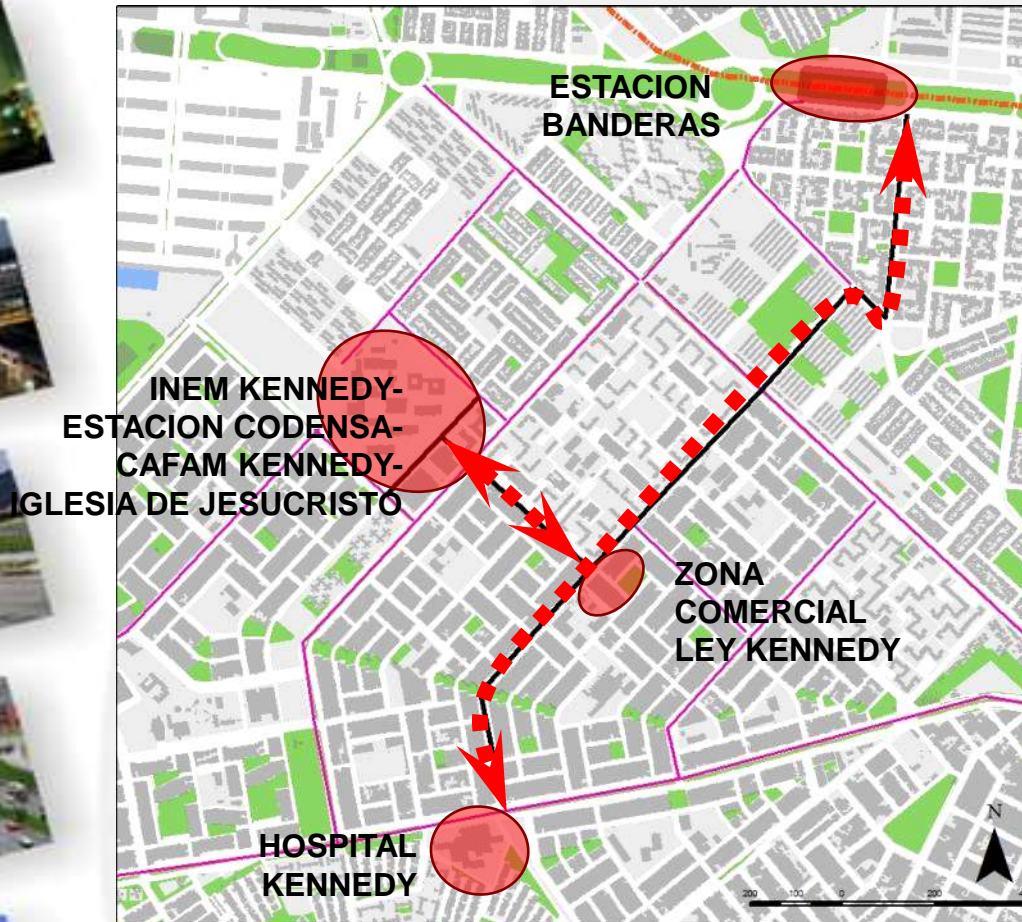


KENNEDY CENTRAL

SECTOR MOVILIDAD

DESCRIPCION:

La RAPS en general vincula las estaciones de transmilenio sobre la AV de las Américas con la Av. Primero de Mayo, a través de los ejes comerciales de Kennedy uniendo los equipamientos existentes y complementando la red de espacio público.





KENNEDY CENTRAL

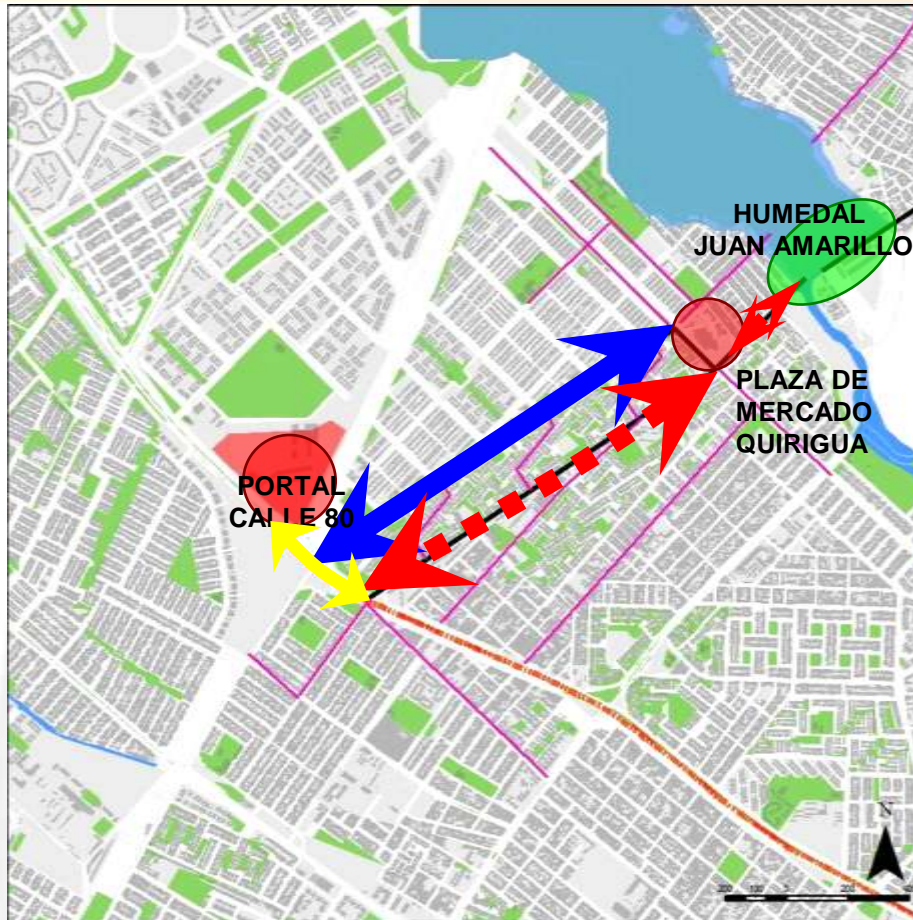
SECTOR MOVILIDAD





MINUTO DE DIOS

SECTOR MOVILIDAD



DESCRIPCION:

La RAPS en general vincula el eje de transporte masivo de la avenida Calle 80 con el humedal de Juan Amarillo a través de los sectores comerciales y de vivienda.

Se ha identificado el ejes principal de la red los costados del Barrio Quirigua que son los principales conectores de movilidad y los ejes comerciales más importantes.

Las acciones se concentran en garantizar la continuidad peatonal y mejorar la seguridad vial sobre el sector comercial.

Esta RAPS complementa la de la UPZ SUBA.



MINUTO DE DIOS

**SECTOR
MOVILIDAD**



BOGOTÁ
GOBIERNO DE LA CIUDAD

DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN
DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS





RESTREPO

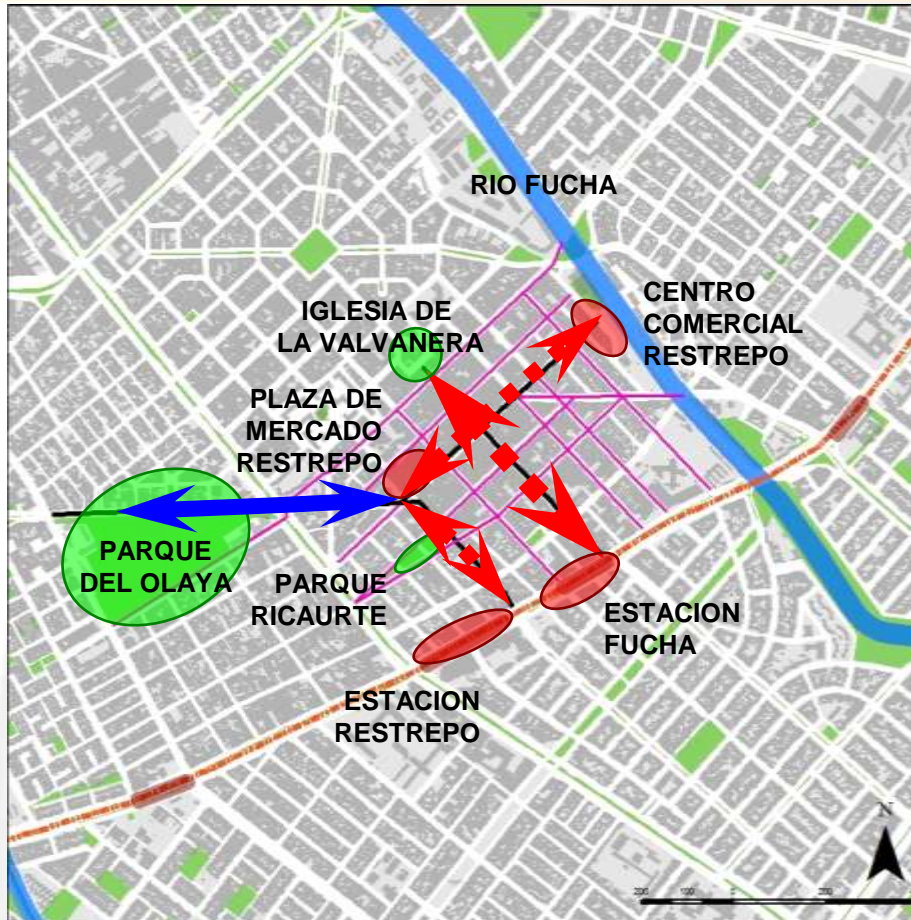
SECTOR MOVILIDAD

DESCRIPCION:

La RAPS se concentra en vincular las estaciones de transmilenio sobre la AV Caracas con los ejes comerciales del Restrepo vinculando los equipamientos existentes, el Parque del Olaya y complementando la red de espacio público.

Se ha identificado como ejes la Carrera 19 y las Calles 17 y 19 Sur.

Las acciones se concentran en garantizar la continuidad peatonal y mejorar la seguridad vial sobre el sector comercial.





RESTREPO

SECTOR MOVILIDAD



VENECIA

SECTOR MOVILIDAD

DESCRIPCION:

La RAPS general se concentra en complementar la red de espacio público existente conectando la Avenida NQS con el Parque el Tunal a través del trazado existente.

Se ha identificado el eje principal de la red sobre la Av Carrera 51 la cual es el eje comercial, de equipamientos y servicios.

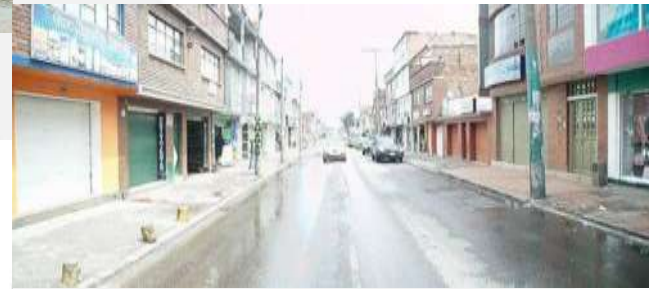
Las acciones sobre este eje garantizan la continuidad peatonal sobre el sector comercial de Venecia vinculando la Av NQS con la alameda existente sobre la Transversal 44





VENECIA

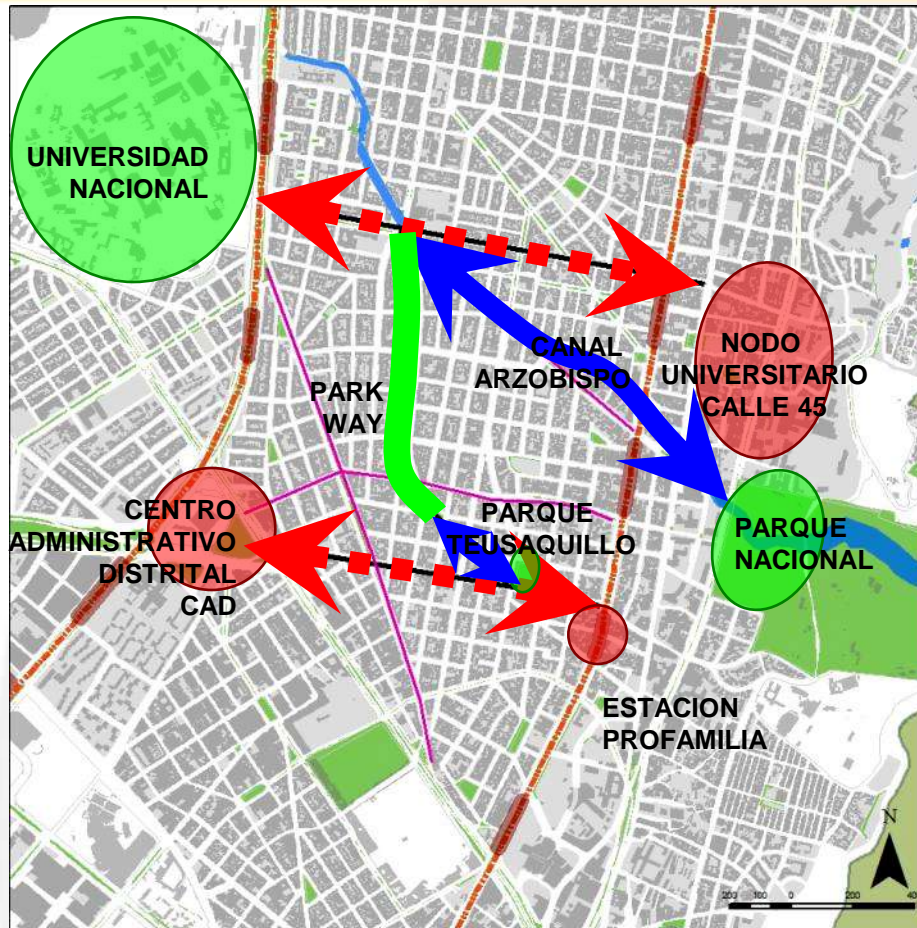
SECTOR MOVILIDAD





TEUSAQUILLO

SECTOR MOVILIDAD



DESCRIPCION:

La RAPS se concentra en vincular los nodos Universitarios y ambientales de la localidad de Teusaquillo a través de las acciones de espacio publico en los ejes de la Calle 45 el canal arzobispo y la Calle 34.



TEUSAQUILLO

SECTOR MOVILIDAD





RESUMEN DE INTERVENCIONES

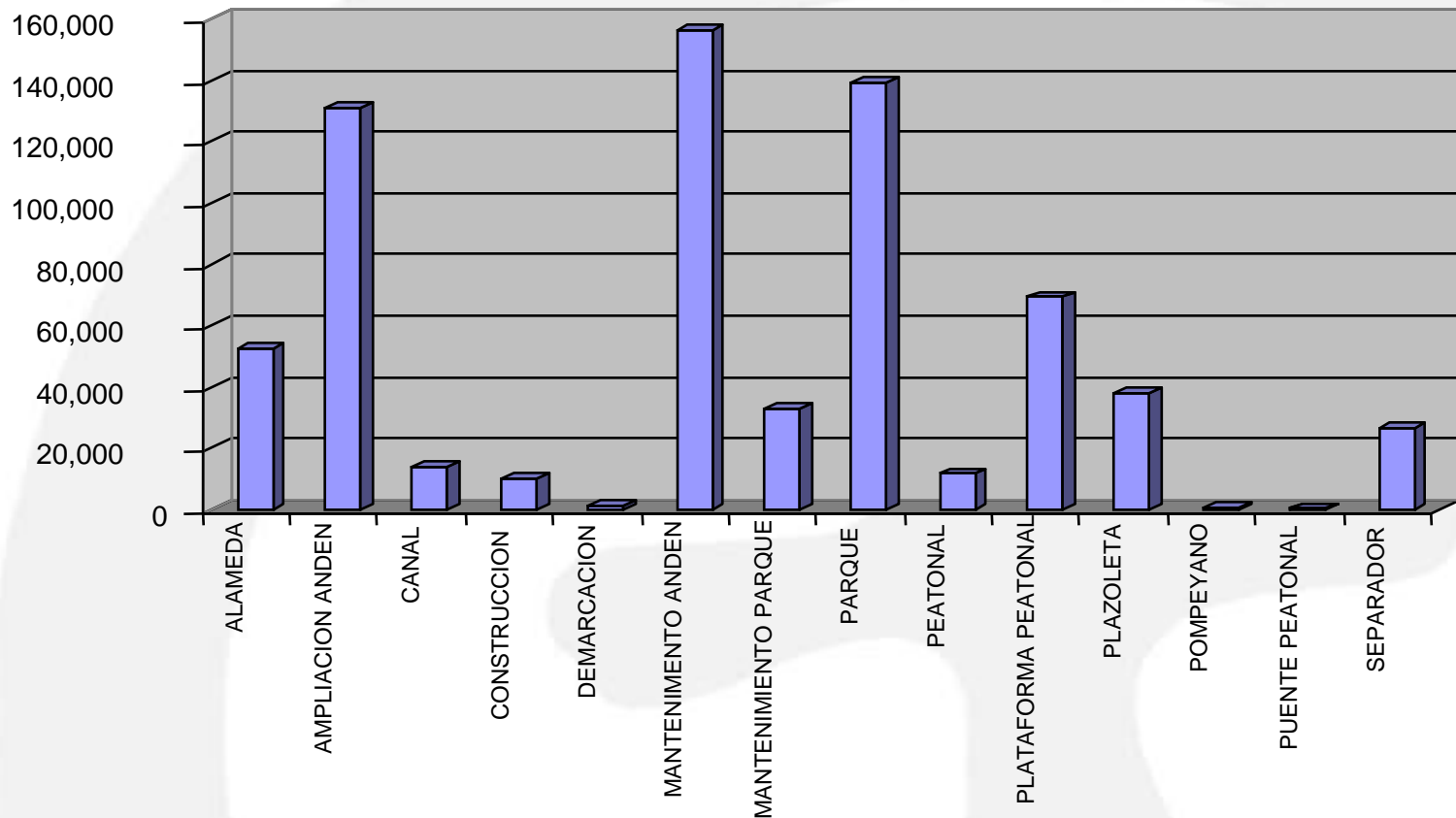
**SECTOR
MOVILIDAD**

INTERVENCION	AREA EN M2	DESCRIPCION
ALAMEDA	52,706	DISEÑO Y CONSTRUCCION INTEGRAL DE ALAMEDA PEATONAL
AMPLIACION ANDEN	131,175	INCLUYE LA RECONSTRUCCION TOTAL DEL ESPACIO PUBLICO DEL ANDEN
CANAL	14,156	CONSTRUCCION DE ANDENES Y ESPACIO PUBLICO QUE ACOMPAÑA AL CANAL EXISTENTE
CONSTRUCCION	9,857	INCLUYE LA RECONSTRUCCION TOTAL DE ANDENES Y CALZADAS
DEMARCACION	1,144	DEMARCACION VIAL ESPECIAL
MANTENIMIENTO ANDEN	156,444	ANDENES SIN AMPLIACION SOLO INCLUYE LE MANTENIMIENTO Y ADECUACION DEL ANDEN A LA CARTILLA DE ANDENES
MANTENIMIENTO PARQUE	32,792	PLAZAS O PARQUES QUE CUENTAN CON UN DISEÑO DE ESPACIO PUBLICO PERO QUE DEBEN SER REDISEÑADAS O DEBE TENER MENTENIMIENTO
PARQUE	139,023	DISEÑO INTEGRAL DE ESPACIO PUBLICO DE PARQUES DE ACUERDO CON IDRD
PEATONAL	11,728	DISEÑO Y CONSTRUCCION INTEGRAL DE VIA PEATONAL
PLATAFORMA PEATONAL	69,249	CONSTRUCCION DE UNA SUPERFICIE PEATONAL CON CIRCULACION VEHICULAR RESTRINGIDA, AL MISMO NIVEL DEL PEATON Y SEPARADA POR BOLARDOS
PLAZOLETA	37,960	DISEÑO INTEGRAL DE ESPACIO PUBLICO DE PLAZOLETAS DE ACUERDO A LA CARTILLA DE EP
POMPEYANO	833	CONSTRUCCION DE POMPEYANOS
PUENTE PEATONAL	264	DISEÑO Y CONSTRUCCION INTEGRAL DE PUENTE PEATONAL
SEPARADOR	26,584	ADECUACION DE SEPADRADORES ARBORIZACION Y ESPACIO PUBLICO SIM AMLIACION DEL PERFIL



RESUMEN DE INTERVENCIONES

**SECTOR
MOVILIDAD**





RESUMEN DE INTERVENCIONES

**SECTOR
MOVILIDAD**

Presupuesto Aproximado de las RAPS Fase 1.

RAPS	Ha	Espacio Público	Andenes	Valor por ha	Obra	Programa de acción	Otros	Valor total
CHAPINERO	3,8	0,418	3,382	\$ 1.000	\$ 150	\$ 50	\$ 60	\$ 47.690
LAS NIEVES	4,5	0,495	4,005	\$ 1.000	\$ 150	\$ 50	\$ 60	\$ 65.925
KENNEDY CENTRAL	4,6	0,506	4,094	\$ 1.000	\$ 150	\$ 50	\$ 60	\$ 68.770
CARVAJAL	3,8	0,418	3,382	\$ 1.000	\$ 150	\$ 50	\$ 60	\$ 47.690
RESTREPO	4,6	0,506	4,094	\$ 1.000	\$ 150	\$ 50	\$ 60	\$ 68.770
SABANA	4,3	0,473	3,827	\$ 1.000	\$ 150	\$ 50	\$ 60	\$ 60.415
EL MINUTO DE DIOS	2,5	0,275	2,225	\$ 1.000	\$ 150	\$ 50	\$ 60	\$ 21.625
CHICÓ - LAGO	4	0,44	3,56	\$ 1.000	\$ 150	\$ 50	\$ 60	\$ 52.600
VENECIA	2	0,22	1,78	\$ 1.000	\$ 150	\$ 50	\$ 60	\$ 14.300
EL RINCÓN	4	0,44	3,56	\$ 1.000	\$ 150	\$ 50	\$ 60	\$ 52.600
Total	38	4,191	33,909	\$ 1.000	\$ 150	\$ 50	\$ 60	\$ 500.385

- **Millones de pesos**
Fuente: Cálculos propios.



SECTOR MOVILIDAD

Proyecto: Alicante (España)

Ficha: 35

El principal problema a resolver radica en lograr su accesibilidad desde el entorno exterior de forma compatible con los viarios de alta intensidad, que discurren por su parte trasera obligados por la topografía de la Serra Grossa. Al mismo tiempo parece obligado establecer una clara integración del sector litoral por medio de un paseo peatonal y un carril de bicicletas que lo recorra en su totalidad desde el puerto de Alicante hasta el inicio del Cabo de las Huertas. Con esta actuación se habilitaría un borde de más de 6 kilómetros de desarrollo para el disfrute de la población.

Dentro de esta actuación se podría integrar la adecuación de un corredor a través de la vaguada que separa al cerro Benacantil y la Serra Grossa que desembocaría en un gran balcón al mar de excepcionales vistas y desde el que fuera posible acceder hasta el borde de orilla. Su implantación, respetando las cualidades ambientales de la zona, ofrecería grandes posibilidades de expansión lógica a todo el sector urbano del NE de Alicante.



Fuente: Espasa

Proyecto: Marina Cope, Murcia (España)

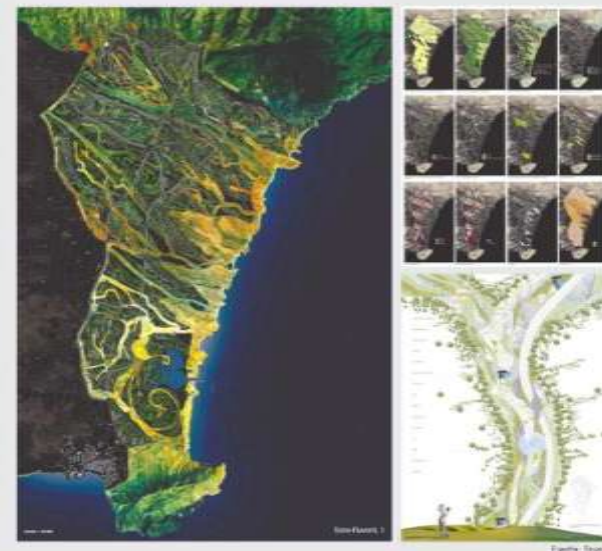
Ficha: 36

En términos de diseño urbano, la actuación se estructura con una extensa red de corredores biológicos y ejes funcionales. Las edificaciones circundan dichos parques lineales brindándose así un telón de fondo naturalístico permeable para el conjunto de las viviendas.

La legibilidad del espacio urbano es fundamental en la propuesta y por ello el entendimiento del diseño es inmediato. Existe una malla viaria lógica esquematizada en damero. Se crean calles activas en donde la mezcla de usos, su aspecto señorial y matérico así como la configuración de los volúmenes, referencia al peatón.

La sostenibilidad del proyecto se materializa por su diseño, así por la implantación de desaladoras, planta solar termoelectrica y planta termoelectrica basada en la combustión de la biomasa.

En resumen el proyecto trata de crear una ciudad caracterizada por el formato de desplazamientos ecológicos y la potenciación de actividades en el espacio público.



Fuente: Espasa



EPYPSA



SECTOR MOVILIDAD

Proyecto: Monfeagudo, Murcia (España)

Ficha: 37

En este proyecto destaca la problemática de la legibilidad del espacio urbano. Un plano del casco de las Lumbreras da buena cuenta de las dificultades para aprehender jerarquías espaciales. La relación entre lo vano y lo macizo, el viario y lo edificado, lo público y lo privado resulta ser una matriz carente de orden. Un mosaico donde la huella de las edificaciones no estructura jerarquía urbana alguna.

En efecto, el conjunto de espacios sin edificar, solares, descampados, viarios, callejones, pasajes, patios... podría conformar una red de espacios libres si se plantean las jerarquías de conexión adecuadas.

Esta nueva lectura de lo público abre óptimas posibilidades para la jerarquización del espacio urbano. Mediante su cosido peatonal en base a una nueva pavimentación exclusiva, se recupera un gradiente de vías y pasos que traban en damero el casco de las Lumbreras.

Surgen plazas y pequeñas estancias arboladas vinculadas mediante un recorrido continuo que articula el ámbito del plan especial.



Fuente: Emapa

Proyecto: Proyecto en el Malecón Flores (Guatemala)

Ficha: 38

La propuesta está basada en el establecimiento de un sistema redes que permitan la reordenación de la ciudad y la ampliación de su contacto con el límite del lago. La consecución de cada una de las redes supone la utilización de elementos preexistentes, y su enlace con otros previamente rehabilitados. El trazado de estas redes está basado en el análisis y diagnóstico previo, y en la localización de las áreas de oportunidad como zonas de intervención estratégica preferente.

Este trabajo da lugar a la elaboración de cuatro sistemas de redes: Red de espacios libres, red terciario-turística, red de equipamientos, y red de viales mejorados. Todas estas redes se representan pormenorizadamente en la documentación gráfica adjunta.

El objetivo final de la ordenación estriba en la potenciación de la línea de edificaciones anejas a la orilla del lago Petén, dadas sus posibilidades como contenedoras de usos terciario-turísticos. Para ello se trabaja en dos ejes paralelos, con características muy diferentes, que acotan la franja terciario-turística interior y exteriormente.

El análisis de diagnóstico de la situación urbana actual da lugar a la identificación de las áreas de oportunidad en las cuales procede intervenir. Estas áreas especialmente sensibles, se convierten así en estratégicas para la explotación de las posibilidades que representa la zona.

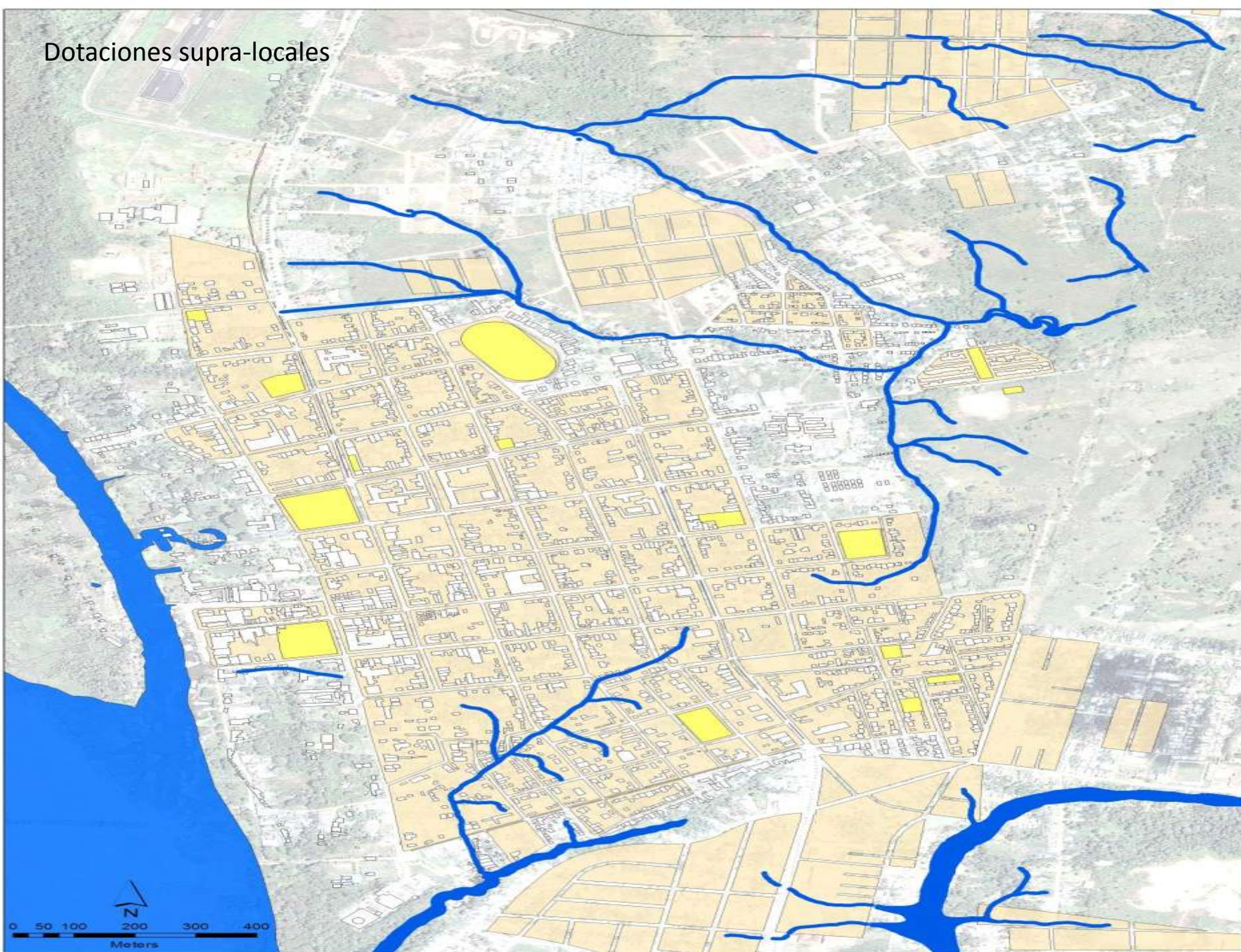


Fuente: Emapa



EPYPSA

Dotaciones supra-locales



Áreas de intervención, Plan Especial de
Rehabilitación de frente fluvial, quebradas y
entorno de Leticia

